

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 41 (44223)
Октябрь 2019

Еженедельный



Вестник

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И



Подробности на с. 2, 10, 12

Полеты – ставшие судьбой

День Поминовения авиаторов в 29-й раз собрал на Новом Донском кладбище их коллег и близких

Как заправляют самолеты

«Газпромнефть» провела экскурсии в аэропортах РФ и Киргизии для воспитанников детских домов



Подробности на с. 8-9



Подробности на с. 11

Под диктовку собственного гаджета

«Цифровые авиапутешественники» определяют пассажирскую стратегию перевозок до 2025 года



Повышаем доходность авиакомпаний

**Воздушный транспорт
гражданской авиации
№ 41
Еженедельник**

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

Александр Нерадько,
руководитель Росавиации
Василий Шапкин,
первый заместитель
генерального директора НИЦ
«Институт им. Н.Е. Жуковского»
научный руководитель ГосНИИ ГА
Галина Пономарева,
заместитель главного редактора
газеты «Воздушный транспорт»
Виктор Горбачев,
генеральный директор
Ассоциации «Аэропорт» ГА
стран СНГ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Марина Володина,
зам. генерального директора
ЗАО «Сирена-Трэвел»
Владимир Пономаренко,
академик Российской академии
образования РФ,
Заслуженный деятель науки РФ
Евгений Каблов,
генеральный директор ВИАМ,
член Совета по науке
и высоким технологиям
при Президенте России
Виктор Чуйко,
президент,
генеральный директор
Ассоциации «Союз авиационного
двигателестроения»
Игорь Семенченко,
член-корреспондент Академии
военных наук РФ,
генерал-майор авиации

АДРЕС РЕДАКЦИИ

Для писем:
Фрунзенская набережная,
д. 48, кв. 48
г. Москва, 119270
Телефон для контактов,
подписки (495) 953-34-89
e-mail: sergus48@gmail.com
airtransavia@gmail.com
Знакомьтесь! Наш обновленный
сайт: <http://voztrans.ukit.me/>

(ПР) — пресс-релизы,
материалы public relations,
публикации на правах
рекламы;
ответственность
за содержание рекламы
редакция не несет.

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

Ответственность
за достоверность фактов,
изложенных в материалах
«ВТ», несут авторы.

При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель
**ООО «Издательский Дом
«ПринтАвиа»**

Газета зарегистрирована
в Министерстве РФ по делам
печати, телерадиовещания и
средств массовых коммуникаций
ПИ № ФС77-39900 от 18.03.2010 г.

Отпечатано в типографии
ООО «МЕДИАКОЛОР»
105187, г. Москва,
Сигнальный презд, д. 19

Заказ Тип. № 1567

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Притяжение большой земли

Жители Сахалина добились возвращения на остров доступных рейсов национального авиаперевозчика

Сначала уход с рынка в 2018 году, а теперь возвращение «Аэрофлота» на Сахалин — эти новости одинаково взбудоражили сахалинцев, и тому есть причины. Нынешнее лето наглядно показало оторванность региона от материковой части страны, люди остро ощутили дефицит авиабилетов, не могли выехать в отпуска и вовремя вернуться назад из-за того, что на два месяца вперед отсутствовали билеты по доступным ценам по маршруту Москва — Южно-Сахалинск.

Воздушные ворота для жителей острова — это, без преувеличений, дорога жизни. Однако сложившаяся ситуация не позволяет сахалинцам со средним уровнем дохода пользоваться воздушными перевозками в Сахалинскую область, а жителей области прак-

тически делает заложниками островов. Дальний Восток вместе с другими регионами составляет единое пространство России, именно поэтому не должно быть разделения на отдаленные регионы и ближние, об этом говорят на всех уровнях власти.

Учитывая, что перелеты сахалинцев до Москвы занимают девять долгих часов, люди должны в первую очередь получать тот уровень комфорта на сверхдальних магистральных авиарейсах, который есть у титульного перевозчика с его новыми самолетами и вы-



сокими стандартами обслуживания — так считают большинство жителей региона. «Мы заслужили Аэрофлот», — говорят люди. Транспортная доступность — главная тема, которой сегодня активно занимается региональная власть. Сейчас это стало «вопросом жизни», причем комфортной жизни, поэтому и принято решение

вести дополнительные рейсы из Москвы, чтобы снять социальную напряженность и решить, наконец, эту большую проблему. О ее наличии говорит уже то, что в конце августа — начале сентября из Москвы на Сахалин вводятся несколько дополнительных рейсов

Продолжение на с. 4



Как Эрдоган пережеголял Ататюрка

Новый аэропорт Стамбула, открытый в октябре прошлого года, стал событием в мировой авиационной индустрии. По территории и по технической оснащенности он обогнал Пекин, Схипхол, Хитроу и другие крупнейшие аэропорты мира. Грандиозный проект стоимостью в 4 процента ВВП Турции требовал 10 лет работы, но был по-

строен в пустыне за 42 (!) месяца. Курировал объект лично президент Турции Реджеп Тайип Эрдоган. 225 тысяч специалистов работали круглосуточно. Чертежи выходили из принтера и тут же отправлялись на стройку.

Масштабы таковы: размер стройплощадки 7,7 гектаров, ежедневный объем выемки грунта — миллион кубометров, уложено 6 700 000 кубометров бетона, установле-

Добро пожаловать домой

Какими должны быть аэропорты будущего, обсудили участники международной конференции в Москве

В конце сентября состоялся ежегодный форум, посвященный наземному обслуживанию в аэропортах. Компания ATO events провела его в новом формате. Участники и спикеры создали образ идеального аэропорта, каким он должен стать в ближайшем будущем. Нас ждет тотальная цифровизация всех процессов. На смену уютным «ламповым» вещам придут микросхемы, призванные упростить нашу жизнь. Искусственный интеллект возьмет на себя привычные роли наземного персонала. Умный аэропорт будет самостоятельно обслуживать умные самолеты. Пилоты и стюардессы пока останутся.

но 645 000 тонн стальных конструкций, площадь терминалов — 1 370 000 квадратных метров, площадь кровли — 450 000 квадратных метров. Действуют две взлетно-посадочных полосы (3750 и 4100 метров), вводится в строй третья, всего построят шесть ВПП. Диспетчерская

башня, похожая на гигантскую рептилию, стала символом новой воздушной гавани. А сам проект рассчитан на 25 лет поэтапного ввода в строй объектов инфраструктуры. Расчетная пропускная способность — 250 миллионов пассажиров в год. Он пришел на смену аэропорту Ата-

тюрк, который исчерпал свои возможности, перестал справляться с растущим пассажиропотоком и был закрыт в апреле этого года. «Добро пожаловать домой» — рекламный слоган новой воздушной гавани.

Продолжение на с. 6-7

Полеты — ставшие судьбой

День Поминовения авиаторов в 29-й раз собрал на Новом Донском кладбище их коллег и близких

Местом в Москве, где по устоявшейся традиции родные и близкие отдают дань памяти погибшим авиаторам, является Новое Донское кладбище. В истории отечественной авиации оно имеет такую же значимость, как в Санкт-Петербурге Александро-Невская лавра, на погосте которой нашли упокоение пионеры отечественной авиации.

Многие, похороненные здесь, также по праву вписаны в личный состав этой славной плеяды. Одни стали первопроходцами в деле освоения газотурбинных магистральных воздушных судов. Здесь же, на авиационном некрополе Нового Донского монастыря находятся и могилы экипажей поршневого воздушных судов.

По установившейся традиции в последнюю субботу сентября, в этом году — 28 числа, на Новом Донском кладбище состоялся очередной 29-й по счету День Поминовения. В организации этого траурного мероприятия приняли участие клуб ветеранов руководящего состава гражданской авиации «Опыт», Шереметьевский проф-

союз лётного состава, Департамент сервиса на борту авиакомпании «Аэрофлот» и все аэропорты Московского авиаузла. Свою лепту внесли также авиакомпания «Меридиан» и Специальный лётный отряд «Россия». Роль ведущего церемонии доверили ветерану гражданской авиации, Заслуженному пилоту СССР, лётчику-испытате-



лю Жоржу Шишкину, в 1986-1989 годах возглавлявшему Управление по надзору Госавианадзора при Совете Министров СССР.

В организации мероприятия активное участие приняли также представители профсоюзных организаций гражданской авиации и клуб ветеранов лётного состава «Экипаж». К участию в торжественной церемонии были приглашены студенты МГТУ ГА, взявшие на себя роль знаменосцев, и музыканты из

оркестра Егорьевского колледжа гражданской авиации.

С приветственной речью выступил заместитель руководителя Росавиации Олег Сторчевой. Отметив большое значение этого события в деле воспитания новых поколений авиаторов, он предоставил слово вдове ветерана гражданской авиации Анатолия Кочура, ставшего основателем Дня Поминовения.

Продолжение на с. 10



Элементы Connected Experience, установленные на испытательном А350-900, представляют собой набор разнообразных цифровых технологий, которые Airbus изучает в настоящий момент в тесном сотрудничестве с поставщиками и авиакомпаниями и которые могут быть доступны уже в ближайшем будущем. Задача лет-

ных испытаний состоит в том, чтобы оценить работу всех элементов платформы Connected Experience в условиях реального полета, в особенности точность и непрерывность передачи данных.

Самолет-лаборатория А350-900 оборудован следующими элементами Connected Experience: «умное кресло» (производство Re-

Поговори со мною, кресло!

Airbus начал испытания «умного салона» на борту самолета-лаборатории А350-900

Компания Airbus начала полномасштабные летные испытания «умного салона» Connected Experience на самолете-лаборатории А350-900 и стала первым в мире производителем авиационной техники, тестирующим перспективные цифровые технологии для пассажирского салона в условиях реального полета. Именно этот борт с демонстратором технологий Connected Experience был впервые представлен широкой публике на авиасалоне МАКС-2019.

скаго), «умная кухня» (производство gategroup), беспроводное управление элементами и системами салона (шторки иллюминаторов, температура, свет, вызовы пассажиров, контроль работы туалетных комнат), мультимедийные решения для отображения информации (интерактивный OLED-дисплей, система визуальных про-

екций информационных сообщений для пассажиров в салоне). Airbus планирует добавлять новые цифровые технологии Connected Experience для их тестирования на базе самолета-лаборатории А350-900 по мере их готовности.

В основе Connected Experience лежат технологии «интернета

вещей», которые обеспечивают связь между основными элементами салона: креслами, тележками бортипитания, кухнями, багажными полками и основными системами салона (освещение, система развлечений в полете, температурный контроль и т.д.).

Продолжение на с. 11

DPNA — код милосердия

Заранее оповещенные авиакомпании и аэропорты стараются учесть особые потребности пассажира

Россия присоединилась к числу стран, обеспечивающих путешественников с особенностями интеллектуального развития специальным сервисом. Малоизвестный пока что в отечественной гражданской авиации SSR-код DPNA можно и нужно использовать для обозначения пассажира с особенностями интеллектуального развития, которому требуется особая помощь.

В документации IATA официальное описание SSR-кода DPNA сформулировано следующим образом: «Пассажир с особенностями развития интеллекта, нуждающийся в помощи персонала». Код должен сопровождаться дополнительным пояснением в свободной форме, чтобы сотрудники авиакомпании могли определить, какая именно помощь потребуется пассажиру. Авиакомпания-участница IATA, получив такой код, обязана подтвердить получение запроса.

Многие авиакомпании обеспечивают особое обслуживание в соответствии с индивидуальными потребностями пассажиров, если получают уведомление в форме SSR-кода. Частота использования этого кода в системах Travelport выросла на 89 процентов с момента запуска проекта Travel Unified.



Инициатор его внедрения в тревел-коммерцию как одного из важнейших составляющих индустрии путешествий — компания Travelport решила продлить свой проект как минимум до конца 2019 года и призвала всех представителей туристического бизнеса прилагать еще больше усилий для оказания помощи людям с особенностями развития интеллекта.

Руководствуясь этой мотивацией, Travelport — ведущая платформа тревел-коммерции, запустила глобальный проект, цель которого — максимально широко распространить информацию о специальном SSR-коде, который можно использовать во время бронирования.

SSR-коды применяются в области авиаперевозок для обозначения особых предпочтений или потребностей пассажиров. Это стандартные четырехзначные буквенные комбинации, определения которых установлены Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA).

В частности, туристические агентства могут использовать SSR-код DPNA, если оформляют билет для пассажира с особенностями развития интеллекта, которому требуется дополнительная помощь. Многие авиакомпании, аэропорты и отели стараются учесть особые потребности пассажира, если их предупредили об этом во время бронирования.



Пассажиры аэропорта Домодедово смогут поднять настроение или снять стресс в рамках специальной акции «Обними друга перед полетом»

Компания Travelport запустила проект Travel Unified в марте 2019 года, когда выяснилось, что вышеупомянутый код крайне редко используется при бронировании билетов через GDS-систему компании. Для непосвященных: GDS-система — это крупная высокотехнологичная сеть бронирования, которая позволяет турагентам, туристическим операторам и крупным корпорациям находить и бронировать авиабилеты, гостиницы, прокатные автомобили и другие

для обращения к туристическим агентам, компания Travelport в основном продает поставщикам услуг в сфере туризма, например, — авиакомпаниям и гостиницам, для размещения рекламы.

Один из тех, кто по достоинству оценил и поддержал проект — эмиратский блогер Халид аль-Амери рассказал о своем положительном опыте при перелете из ОАЭ в Бахрейн рейсом Etihad Airways. При бронировании SSR-код DPNA был указан в билете сына Халида: мальчик страдает расстройством аутистического спектра. Видео об этом было опубликовано на странице блогера в Facebook во Всемирный день распространения информации об аутизме. Оно набрало более 6 миллионов просмотров, более 100 000 репостов и более 10 000 комментариев со словами поддержки.

«Цель нашей компании — создавать передовые технологии, которые будут помогать при покупке билетов и во время путешествия всем без исключения, — отметила старший менеджер Travelport по маркетингу и работе с клиентами Фиона Шэнли (Fiona Shanley). — Поэтому мы так много внимания уделяем распространению информации о необходимости поддержки пассажиров с особыми потребностями. Нам очень радуют текущие результаты. Решив продлить программу Travel Unified как минимум до конца 2019 года, мы получили возможность охватить еще больше пассажиров и турагентов.

Нам хотелось бы призвать все авиакомпании, аэропорты, отели и другие компании туристической отрасли делать все возможное для того, чтобы каждый мог позволить себе путешествовать с комфортом — в том числе и 200 миллионов человек с особенностями развития интеллекта, живущие на нашей планете».

«Авиаперелеты — неотъемлемая часть транспортной системы в современном мире, и люди с ограничениями — видимы они для окружающих или нет — должны иметь возможность путешествовать достойно и безопасно, — подчеркивает менеджер IATA по связям с общественностью Линда Ристагно (Linda Ristagno). — В ходе утверждения ежегодной резолюции IATA в июне этого года авиакомпании-участницы обязались проводить мероприятия, которые помогут лучше обслуживать пассажиров с ограничениями по здоровью — их сейчас во всем мире около миллиарда человек.

Программа Travel Unified — превосходный пример того, как частная

компания может выступить с позиции лидера в этом направлении, а также напоминание о том, что уровень перевозок можно повысить, применив 4-значный код. При правильном использовании кода DPNA авиакомпания получает всю необходимую информацию и может подготовиться к обслуживанию пассажира с особенностями развития интеллекта. Мы надеемся, представители туристической отрасли будут и дальше распространять информацию о специальном коде для таких пассажиров, чтобы они знали: их всегда рады видеть на борту самолета».

«Не существует единого универсального решения, которое может применяться во всех аэропортах и авиакомпаниях и которое улучшит качество путешествий для таких людей. Именно поэтому должна быть возможность вводить при бронировании рейса конкретные данные как об умственной инвалидности пассажира, так и о необходимой помощи, которая будет соответствовать ожиданиям», — резюмирует Линда.

Компания-разработчик Travelport считает своей целью упростить и улучшить процедуры бронирования и повышать качество обслуживания для всех пассажиров, независимо от индивидуальных особенностей. Компания руководит работой коммерческой платформы для продажи услуг в туристической отрасли и предлагает технологии, системы оплаты и другие решения для турагентств и транспортных компаний в разных странах мира. Travelport дает возможность ведущим представителям туристической отрасли и их клиентам взаимодействовать друг с другом на базе фирменной платформы формата B2B.

Сегодня Travelport занимает лидирующие позиции в мире в области решений для продвижения услуг авиаперевозчиков, распространения контента для туристического бизнеса, аренды автомобилей, мобильной торговли и B2B-платежей. Компания также предлагает авиакомпаниям IT-инструменты для управления покупками, оформлением билетов, вылетами и другие решения.

Главный офис Travelport находится в Великобритании, в городе Лэнгли, у нее более 3700 сотрудников, работающих примерно в 180 странах и регионах. В 2018 году чистый доход компании превысил 2,5 миллиарда долларов США.

Обратите внимание: для своей программы в социальных сетях компания Travelport использует хештег #TravelUnified

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Владимир Путин подписал закон об отмене НДС при ввозе в Россию гражданских воздушных судов

Новые изменения подразумевают освобождение от НДС импорта авиадвигателей, комплектующих для строительства или модернизации гражданских самолетов, а также запчастей для ремонта воздушных судов в России. Под освобождение от НДС также попадают печатные издания, опытные образцы авиационной техники и их части, необходимые для разработки, создания и испытания гражданских воздушных судов и авиационных двигателей. Однако условием для применения этой льготы является регистрация гражданских воздушных судов в государственном реестре. Документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

Дмитрий Песков рассказал, на каких условиях Россия восстановит авиасообщение с Грузией

Авиасообщение России с Грузией будет восстановлено, когда станет очевидным, что возврата «в агрессивное русло» не произойдет, заявил пресс-секретарь Президента РФ Дмитрий Песков. «Можно констатировать первые примеры общения — вы знаете о встрече министров иностранных дел (России и Грузии — ред.), которая состоялась в Нью-Йорке недавно, это позитивный факт», — отметил Песков, заметив при этом, что саму встречу некоторые политики в Тбилиси встретили «в штыхы». «Сейчас просто нужно набраться терпения и зафиксировать тот момент, который станет подходящим для возобновления авиасообщения», — резюмировал представитель Кремля.

Срок трудовых договоров с КВС-иностранцами воздушных судов может быть увеличен до 10 лет

Правительство России внесло в Госдуму проект закона, которым предлагается увеличить с пяти до десяти лет срок действия трудовых договоров с иностранными гражданами, которые включаются в состав экипажей воздушных судов, в том числе в качестве командиров. В справке-обосновании указано, что действующая в настоящий момент норма о возможности заключения трудового соглашения с иностранцами для работы на воздушных судах вступила в силу в августе 2014 года. В документе отмечается, что «предлагаемые изменения срока заключения трудовых договоров связаны с отмечаемым увеличением «потребности в специалистах летного состава».

Специальный летный отряд «Россия» объявил тендер на обеспечение полетов по всему миру

Управление делами Президента РФ намерено на конкурсной основе выбрать авиакомпанию для организации воздушных перевозок главы государства, членов правительства и официальных делегаций России, сообщает RosTender.info. Для этого ФГБУ «Специальный летный отряд «Россия» объявило тендер на организацию и обеспечение полетов. Победитель аукциона будет перевозить высшие должностные лица страны по территории России и за рубежом до конца 2020 года. За услуги авиакомпании заплатят 6 млрд 792 млн рублей. Заявки на участие в тендере принимают до 22 октября, 25 октября конкурсная комиссия рассмотрит все предложения и выберет победителя.

Правительство РФ не поддержало законопроект о штрафах для авиаперевозчиков за овербукинг

«Полагаем, что проблему продажи билетов в количестве, превышающем число мест в салоне ВС, целесообразно решать путем внесения в Воздушный кодекс РФ изменений, предусматривающих предоставление перевозчиком компенсационных выплат пассажирам при изменении условий договора воздушной перевозки по инициативе перевозчика», — отмечается в документе. Законопроект внесен в Госдуму депутатами, в частности, Натальей Костенко (фракция «Единая Россия») в декабре 2018 года. Документ предполагает штрафы в размере от 50 до 200 тысяч рублей. К ответственности также предложено привлекать и недобросовестных менеджеров.

Минздрав предлагает ограничить количество мест для курения в «чистой зоне» аэропортов

Минздрав РФ разработал поправки ко второму чтению законопроекта о возвращении курилок в аэропорты, согласно которым в воздушных гаванях может появиться не более двух курительных комнат в «чистой зоне». Курилки в аэропортах были запрещены в 2013 году. До этого их количество законодательно не регулировалось, каждая воздушная гавань самостоятельно решала этот вопрос. В Минздраве также предложили расположить курительные комнаты таким образом, чтобы они были максимально удалены от пунктов предполетного досмотра и от путей следования пассажиров к выходам на посадку и из аэропорта после высадки из самолета. Работа над поправками еще не завершена.

Минфин России намерен включить в новый план приватизации ПАО «Аэрофлот» и «Первый канал»

Эксперты Минфина считают целесообразным включить в трехлетний план приватизации, в том числе, такие компании, как ПАО «Аэрофлот», Государственная транспортная лизинговая компания, ОАО «РЖД» и АО «Первый канал», сообщил источник, знакомый с ходом межведомственного обсуждения проекта нового плана приватизации. Включение пакетов крупных компаний в план приватизации совершенно не означает их обязательную продажу. Как неоднократно заявлял глава Минэкономразвития Максим Орешкин, приватизация не является самоцелью, более важной задачей является повышение качества корпоративного управления.

В «Авиалесоохране» назвали регионы России, лесные пожары которым больше не угрожают

Ранее в пресс-службе ФБУ «Авиалесоохрана» сообщили, что все лесные пожары в России потушены. «Закрыт сезон в Чукотке, Якутии, Кировской области, Пермском крае, Мурманской области, Ярославской области и Калининградской области», — уточнили в пресс-службе ФБУ в ответ на запрос о регионах, где закрыт сезон тушения лесных пожаров. В большинстве регионов угроза возникновения лесных пожаров сохраняется. Несмотря на окончание летних природных пожаров, служба не собирается сворачивать силы по предотвращению огня. В октябре начинается третий пожароопасный сезон, когда возгорания происходят из-за осенних палов травы.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Российские авиакомпании попросили помощи из бюджета для сдерживания роста цен на билеты

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) направила вице-премьеру Правительства РФ Максиму Акимову и главе Минтранса Евгению Дитриху предложения по сдерживанию роста цен на билеты на случай резких скачков стоимости авиационного топлива. Авиаперевозчики предложили Правительству несколько сценариев, позволяющих стабилизировать их финансовое состояние. При этом, для сдерживания цен на билеты авиакомпании просят Правительство России выделить им из бюджета 8-9 млрд рублей в рамках демпфера, а также одновременно еще 23 млрд рублей. Минтранс уже поддержал эти предложения Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта.

Минтранс РФ предложил вдвое сократить квоту авиакомпаниям на наем иностранных пилотов

Пилотов-иностранцев в России в соответствии с законодательством можно нанимать на работу с июля 2014 года. Тогда предполагалось, что трудовой договор с пилотом можно заключать в течение пяти лет с момента принятия закона. Более того, в течение пяти лет авиакомпании совокупно могли нанять до 1000 таких пилотов. Квота распределяется ежегодно — по 200 пилотов в год. Как следует из пояснительной записки Минтранса, всего было распределено 913 квот, нанято — 28 пилотов. «Результаты реализации закона показывают отсутствие критической зависимости российских авиаперевозчиков от необходимости привлечения иностранных граждан», — говорится в документе.

Аэрофлот: концепция «регуляторной гильотины» улучшит деловой климат в стране и в отрасли

Такое мнение высказал генеральный директор Аэрофлота Виталий Савельев на заседании комитета Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) по регуляторной политике. В пресс-службе авиаперевозчика напомнили, что концепция «регуляторной гильотины» предполагает отмену после 1 января 2021 года всех ранее принятых нормативных правовых актов и обязательных требований к бизнесу. Вместо них должны быть разработаны и введены в действие новые нормы, поддерживающие актуализированные требования, разработанные с учетом риск-ориентированного подхода и современного уровня технологического развития в соответствующих сферах.

Мексиканская авиакомпания Interjet намерена отказаться от российских самолетов Superjet 100

Interjet ведет переговоры с Airbus о покупке 12 самолетов A220? сообщает Reuters со ссылкой на источники в отрасли. По их словам, стороны близки к заключению сделки, стоимость которой, по примерным оценкам, может составить около миллиарда долларов. Ни перевозчик, ни производитель самолетов ситуацию пока не комментировали. Эйрбасы должны заменить в парке Interjet российские SSJ100. Мексиканская авиакомпания — крупнейший и последний зарубежный эксплуатант этих самолетов. Ранее сообщалось, что две трети суперджетов простаивают из-за отсутствия запчастей. От SSJ100 отказались и некоторые другие авиакомпании, включая Red Wings и CityJet.

«Победа», Nordwind и «Уральские авиалинии» запросили допуски к рейсам Москва — Лондон

«Победа» и Nordwind хотят получить допуски к полетам до семи раз в неделю, «Уральские авиалинии» — до 14 раз. Сейчас рейсы между Москвой и Лондоном выполняют Аэрофлот и British Airways. По соглашению между властями РФ и Великобритании на маршруте могут работать не более двух перевозчиков от каждого государства, при этом один из них может летать до 35 раз в неделю, второй — до 14. Аэрофлот располагает допуском на 35 частот. При этом с 1 октября прямые рейсы в Лондон из Москвы и Петербурга откроет крупнейший лоукостер в Европе Wizz Air. «Победа» ранее летала в Лондон из Петербурга, однако впоследствии закрыла этот и другие международные рейсы из «Пулково».

Нижегородская область выделит 12,3 млн рублей на субсидирование авиаперевозок в Новосибирск

Более 12 млн рублей планируется выделить из бюджета Нижегородской области в 2020 году на субсидирование авиаперевозок между Новосибирском и Нижним Новгородом, сообщили в Министерстве транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области. Рейсы включены в программу субсидирования с 30 сентября 2019 года в соответствии с изменениями в списке субсидируемых маршрутов, сообщается на сайте новосибирского МА «Толмачево». Субсидирование рейсов осуществляется на основе софинансирования из федерального бюджета, а также бюджетов Нижегородской и Новосибирской областей. В каком именно соотношении — в региональном Минтрансе не уточнили.

День открытых дверей для пилотов ABC — семейный формат не теряет своей актуальности

Более 100 человек, включая детей и взрослых, вместе провели этот увлекательный день, насыщенный интереснейшими событиями. Помимо обсуждения профессиональных вопросов, таких как условий трудоустройства, требований по сдаче английского языка и сессии вопросов и ответов, все участники посетили легендарный Boeing 747-8F с ливреей ABC rhapta — созданного для транспортировки фармацевтической продукции. После экскурсии все заинтересованные в трудоустройстве пилоты смогли в неформальной обстановке пообщаться с представителями летной службы и службы персонала, в то время как их дети были заняты увлекательным конструированием моделей самолетов.

ФАС России выявила опережающий рост цен на авиационные билеты по отдельным маршрутам

Цены на авиабилеты эконом-класса по направлениям внутри страны в январе-августе выросли на 5,9 процента к аналогичному периоду 2018 года, сообщила Федеральная антимонопольная служба (ФАС) со ссылкой на данные мониторинга. Незначительное опережение темпов инфляции связано с ростом спроса на авиаперелеты по стране, считают в ведомстве. На 8 процентов увеличилось количество перевезенных пассажиров и на 10 процентов вырос пассажиропоток (количество пассажиро-километров в полете). Материалы по этому поводу уже направлены в территориальные управления ФАС для выяснения причин и «принятия мер реагирования», говорится в сообщении ФАС.

Флэшмоб сахалинской детворы «Выбираем крылья!»

— сегодня очень актуален

**Притяжение большой земли****Жители Сахалина добились возвращения на остров доступных рейсов национального авиаперевозчика**

Транспортная проблема напоминает о себе ежегодно: жителям острова, улетевшим в отпуск на материк, сложно вернуться домой из-за отсутствия доступных билетов. В пик сезона их цена начинается от 50 тысяч в одну сторону, так рынок реагирует на ажиотажный спрос. На дополнительные рейсы билеты продаются по субсидированному, «плоским» тарифам. Перелет в одну сторону обходится в 13200 рублей, туда и обратно — в 22000.

Дополнительные рейсы вводятся благодаря личной инициативе главы Сахалинской области Валерия Лимаренко. Повышение транспортной доступности — один из приоритетов в работе руководства единственного в стране островного региона. Жители Сахалина и деловое сообщество острова настаивали на возвращении рейсов Аэрофлота. Сейчас его дочерняя компания «Россия» выполняет 14 рейсов в неделю, перевозят еженедельно 20 тысяч человек. Причем на этом направлении работают вместительные Boeing 777. Пассажиропоток за 2018 год подошел к отметке 1 млн человек, сообщили в пресс-службе аэропорта.

После долгих дебатов в местных органах власти, переговоров

Окончание. Начало на с. 2

Специалистами Министерства транспорта Российской Федерации разработан механизм мониторинга стоимости авиабилетов, реализованных, в том числе по динамическому ценообразованию (стоимость такого билета устанавливается автоматически, в зависимости от ряда факторов - загрузки самолета, даты вылета и др.). Об этом рассказал Министр транспорта РФ Евгений Дитрих в кулуарах выставки «Транспорт России».

«Мы сделали в этом смысле несколько конструктивных шагов», — отметил он, отвечая на вопрос журналистов о том, выработал ли Минтранс какие-либо собственные и действенные меры по сдерживанию роста стоимости авиационных билетов.

«Во-первых, мы сверились с точки зрения подходов, которые используются для мониторинга цен на билеты, мониторинга по году — соотношения роста, условно говоря, периода текущего года к соответствующему периоду предыдущего года — для того, чтобы иметь возможность отвечать на

главы региона с председателем Правительства РФ Дмитрием Медведевым в ходе его визита на Сахалин и руководством авиаперевозчика, удалось добиться возвращения Аэрофлота в Южно-Сахалинск.

Рейсы были прекращены в прошлом году из-за их нерентабельности. Но дотации из местного бюджета в размере 2,6 миллиардов рублей в год помогли решению проблемы: с 27 октября авиакомпания возобновляет ежедневный рейс Москва — Южно-Сахалинск — Москва. Осенью и зимой на этом востребованном направлении будет совершаться два рейса в день, а не один, как было в прошлые годы. Следующим летом планируется три ежедневных рейса вместо двух. Однако, билеты на эти рейсы будут продаваться по коммерческим ценам, программа «плоских» тарифов, не зависящих от сезона и других факторов ценообразования, на них распространяться не будет.

Кстати, Аэрофлот намерен со временем отказаться от «плоских» тарифов, поскольку они убыточны для перевозчика и являются «антирыночной» мерой. В свое время авиакомпания ввела их на дальневосточном направлении, чтобы способствовать транспортной мобильности населения региона. Час полета на самолете по

такому тарифу стоит примерно 1200 рублей, что сопоставимо с ценой поездки на такси по Москве.

Сейчас билеты по «плоскому» тарифам по-прежнему доступны на рейсах Аэрофлота и его дочерних компаний из Москвы во Владивосток, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Южно-Сахалинск и Магадан. Убытки от них покрываются за счет средств авиакомпаний. Стоимость полета в Южно-Сахалинск на рейсе, анонсированном на конец октября, 22 тысячи рублей для пассажиров. Но разница с коммерческой стоимостью авиабилета будет выплачиваться перевозчику из бюджета Сахалинской области.

Стоит отметить, что транспортная ситуация на Сахалине медленно, но верно улучшается. В начале года по поручению главы региона впервые в истории было запущено вертолетное сообщение на Курилах. С 1 апреля возобновились полеты из Южно-Сахалинска в Ноглики и Шахтерск. С 1 июня добавились рейсы еще в три дальневосточных города — Петропавловск-Камчатский, Благовещенск и Комсомольск-на-Амуре. Таким образом, за первое полугодие 2019 года количество авиарейсов на Сахалине увеличилось в полтора раза — с 13 до 19 направлений.

В частности, благодаря успешной работе на Дальнем Востоке авиакомпании «Аврора» (имеет флот из 23 самолетов, входит в Группу «Аэрофлот»). Этим летом она увеличила частоту полетов внутри Приморского края в связи с высоким спросом и обращением правительства Сахалинской области. Благодаря программе субсидирования из бюджета Приморского края цена билетов остаётся доступной для населения. Рейсы выполняются из Южно-Сахалинска, где базируется авиакомпания, в Южно-Курильск, Владивосток, Пластун и другие города Приморья.

Перевозчик предлагает также специальные тарифы на транзитные рейсы в Японию через Южно-Сахалинск. Жители Охи, Ногликов и Шахтерска могут слетать в Токио и Саппоро по приемлемым ценам. Минимальная стоимость перелета составляет 9360 рублей.

К концу 2020 года в Южно-Сахалинске должны ввести в строй современный аэровокзал с пропускной способностью 1,6 миллиона пассажиров. Ввод в строй современного аэропортового комплекса даст жителям Сахалина еще больше возможностей для комфортных перелетов и позволит островитянам не чувствовать себя в изоляции от «большой земли».

Галина ПОНОМАРЕВА

Гандикап с инфляцией**Минтранс предложил собственный механизм мониторинга стоимости авиационных билетов**

вопрос, а насколько мы выросли по отношению к соответствующему периоду прошлого года. Мы выработали подходы к мониторингу цен на каждый конкретный рейс с применением механизмов динамического ценообразования», — добавил министр.

Дитрих отметил, что этот механизм был рассмотрен и на внутри-

проведена. Мы сейчас занимаемся обобщением, будем докладывать руководству, как намечали», — заключил он.

В начале сентября Дитрих сообщил, что Минтранс в сентябре готовится представить новый комплекс мер, направленных на снижение стоимости авиабилетов. По его словам, Минтранс постарается, чтобы в итоге увеличение цены не превысило инфляцию.

Начальник департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса Светлана Петрова говорила, что стоимость авиабилетов в первом полугодии 2019 года выросла на 7 процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. 4 сентября перед выступлением на Госсовете Президент России Владимир Путин обратил внимание главы «Аэрофлота» Виталия Савельева, что рост цен на авиабилеты в Российской Федерации в этом году опережает инфляцию.

Украинский концерн «Антонов» потребовал от России переименовать свой новый транспортный самолет, который разрабатывается на базе Ан-124 «Руслан». Дескать, это другой лайнер и маркой «Ан» он именоваться не имеет права. В России не возражают: нам не зачем ставить чужой бренд на свой самолет. Важнее другое — развитие одного из самых востребованных транспортных самолетов в мире теперь идет без Украины.



«Руслан» меняет биографию

Украинский «Антонов» потребовал от России не использовать его бренд. Россия пообещала

Как сообщила деловая газета «Взгляд», украинский «Антонов» потребовал от российского конструкторского бюро «Ильюшин» переименовать новый российский самолет, который разрабатывается на базе советского Ан-124 «Руслан».

«Ильюшин» ведет разработку глубоко модернизированного сверхтяжелого военно-транспортного самолета на базе Ан-124-100 «Руслан», которому планируется дать обозначение Ан-124-100М, констатирует украинская компания в своем сообщении со ссылкой на заявление главы российского Минпромторга Дениса Мантурова.

Не так давно в рамках Московского международного авиационно-космического салона «МАКС-2019» он действительно заявил, что уже к концу года «Ильюшин» представит технический проект глубокой модернизации Ан-124 с российскими комплектующими. «Модернизации подвергнется бортовое радиоэлектронное оборудование, общесамолетные системы. Реализация этих мероприятий позволит уже в ближайшее время считать самолет Ан-124 «российским», — рассказал Министр.

Это сообщение взбудоражило менеджмент украинского предприятия, который решил письменно ответить охочим до чужого добра москалям (см. известную картину Регина «Запорожцы пишут письмо турецкому султану»). В «Антонове» считают, что модернизация самолета Россией приведет к тому, что летно-технические характеристики воздушного судна «значительно изменятся по сравнению с базовой моделью», таким образом появится «новый летательный аппарат». «Соответственно, он должен получить новое обозначение без использования марки «Ан», поскольку ПП «Антонов» не участвует в его разработке и не будет нести ответственности за его безопасность», — говорится в сообщении группы украинских товарищей.

На самом деле, разработкой Ан-124 в 1980-х годах занимался не только ОКБ «Антонов» в Киеве. В этом проекте были задействованы многие авиапредприятия Советского Союза, большинство которых расположены в России. Более того, вплоть до 2003 года Ан-124 производился в Ульяновске. Именно на этом заводе в 90-е годы готовили самолеты к полетам после долгого простоя и проводили капитальный ремонт летающих сейчас Ан-124.

Но надо признать, что после распада СССР интеллектуальные права на этот самолет достались Украине. Поэтому «Антонов» с юридической точки зрения абсолютно прав и может очень сильно помешать России в ее проекте, затаскав по судам. «Спор за название только усложнит сертификацию новой модели, будут бесконечные суды и апелляции, и все это только задержит выход нового самолета на рынок и повысит издержки. Никаких преимуществ это не дает», — справед-

ливо полагает эксперт-аналитик инвестиционного холдинга ФИНАМ (аббревиатура — «ФИНАНСОВЫЙ Аналитик Москва»). Алексей Калачев. Однако Россия не собирается вступать в дискуссии из-за названия. Когда в июне 2018 года Объединенная авиастроительная корпорация впервые допустила возобновление отечественного производства Ан-124, то речь сразу шла о создании новой модификации, то есть нового лайнера собственными силами без «Антонова».

«Никто и не собирался использовать бренд «Ан». Зачем нам, создавая свой самолет и вкладывая в него деньги, называть его именем украинского производителя? Это нелогично. Поэтому это заявление и требование украинской компании — ничего не значит. Это как водить круги по воде в медиапространстве, не более того», — уверен глава отраслевого портала «Авиа.ру» Роман Гусаров.

По его мнению, «антоновцам», конечно, обидно, что они не будут участвовать в проекте по развитию этого самолета, в создании на его основе нового современного лайнера, экономичного в эксплуатации и отвечающего всем международным стандартам безопасности (ИКАО).

До 2014 года был шанс реализовать этот проект в кооперации двух стран, что дало бы украинскому предприятию реальный заказ и заработок, а России позволило бы сэкономить и деньги, и время. «Но Украина первая разорвала сотрудничество с Россией в высокотехнологичной сфере. Если бы было все как раньше, то Россия, наверно, просто оплатила бы работу «антоновцам», и они занимались бы разработкой новой модификации. И такая история обсуждалась на высоком уровне, переговоры чуть ли не до формирования коммерческого заказа доходили. Но не сложилось, поэтому теперь Россия будет реализовывать этот проект сама», — поясняет эксперт.

В отличие от Украины, у России все для этого есть: и научный задел, и конструкторские бюро, и основная часть производственной цепочки, которая может быть полностью восстановлена, уверен эксперт. Этот самолет даже производили в России до 2003 года.

У Украины было одно важное преимущество, кроме интеллектуальных прав на бренд — это двигатели. Однако конфликт с несговорчивым соседом заставил Россию развивать собственные компетенции в этой сфере. Работы по созданию новых двигателей уже идут, поэтому и этот вопрос решаем при должном финансировании.

Учитывая, что разработкой нового военно-транспортного самолета на базе «Руслана» займется «Ильюшин», логично было бы предложить, что ему дадут имя «Ил». «Полагаю, разрабатываемая КБ «Ильюшин» модификация вполне могла бы называться не Ан-124-100М «Руслан», тем более, что у «Антонова» модификация с таким наименованием уже есть, а, скажем, Ил-124-100М «Людмила». И если она окажется современной, надежнее и качественнее, то это будет лучшей победой российских авиастроителей, чем победа в споре за название», — говорит Калачев.

Впрочем, новый лайнер не обязательно должен получить имя своего конструкторского бюро. Несмотря на то, что разработкой МС-21 занимается ОКБ «Яковлева», самолет не стал «Яком», его рабочее название МС-21 сохранилось и уже становится почти коммерческим брендом».

Кроме того, возможно, что все отдельные направления отечественного авиастроения — транспортные самолеты, гражданские и военные, будут объединены в единый бренд. В свое время так поступили европейцы: испанцы, немцы и англичане все свои разные компании объединили под единым брендом и торговой маркой Airbus. «Может быть, такой же единый бренд будет создан и в России, и тогда новый транспортный самолет на базе «Руслана» получит общее имя. Единый торговый бренд легче развивать, чем десяток отдельных АКБ, о которых в мире уже позабыли», — считает Роман Гусаров.

В сегодняшнем заявлении «Антонова» важно признание украинской компанией очевидного факта, который раньше там не признавали. А именно, что России вполне по силам создать новый самолет на базе «Руслана» без украинских авиастроителей. «Специалисты ГК «Антонов» не отрицают технической возможности глубокой модернизации транспортного самолета Ан-124-100 «Руслан», — прямо говорится в сообщении. До этого в «Антонове» уверяли, что Россия без украинского предприятия самостоятельно не справится с такой задачей.

Парадоксально, но сама Украина, обладая правом на бренд «Ан», создать новый современный лайнер на базе «Руслана», к сожалению, не в состоянии. Для нее это сложнее и с технической, и с экономической, и с финансовой точек зрения. Западным же друзьям Киева нет дела до того, что украинский авиапром приговорен.

«Это важное признание для самой Украины», — отмечает Гусаров. — Это отрезвляющее признание. Когда распался Союз, у многих республик была некая эйфория — теперь мы разбогатеем, особенно это было заметно в благополучных республиках, как, например, Грузия. Она была в числе одних из самых богатых республик в составе СССР, но сейчас Грузия по факту стала одним из самых бедных государств на постсоветском пространстве».

История расставляет все на свои места. «До Украины, которая считала, что без нее Россия ничего не сможет в том же авиастроении, наконец-то пришло осознание реальности и избавления от этих ура-патриотизма и эйфории. Реальность такова, что шанс участвовать в этом процессе — в развитии транспортного самолета Ан-124 — для Украины упущен. Даже в какой-то мере отношения между Россией и Украиной восстановятся, доверия все равно нет. Россия уже не рискнет сотрудничать с Украиной в таких долгосрочных проектах», — подчеркивает гур отраслевой журналистики.

Дела на «Антонове», мягко сказать, идут не очень. С 2015 году предприятие не выпустило ни одного самолета. Потому что многие детали и комплектующие надо закупать в России, а как это сделать, если Киев запретил сотрудничество. Все заявленные громкие контракты с саудитами, азербайджанцами и прочими партнерами оказались в итоге ничего не означающими меморандумами — твердых заказов до сих пор нет и, судя по всему, не будет. От украинского Минобороны заказов ждут уже не первый год — но денег все нет.

Тогда как до 2014 года Киев и Москва строили планы по более глубокой кооперации на базе «ОАК-Антонов», по совместной разработке и серийному производству самолетов Ан-148, Ан-140, Ан-124, Ан-70. Были планы вместе разрабатывать двигатель Д-27 и модернизировать другие. Но все эти проекты оказались похоронены.

В числе упущенных Украиной проектов, например, самолет Ан-70, который разрабатывался на деньги России на Украине. На этот военно-транспортный самолет было потрачено 5 млрд долларов, причем более 70 процентов денег — российские. В 2011 году Москва решила заказать 60 таких самолетов, что даже было прописано в государственной программе вооружений РФ. «В итоге этот замечательный самолет пал жертвой перетягивания каната, и по факту такого самолета нет», — резюмирует эксперт.

КУРЬЕР АВИАПРОМА

На исследования по созданию новых образцов авиационной техники выделят 117 млн рублей

Минпромторг планирует потратить на исследование по созданию конкурентной на мировом рынке отечественной авиации 117 миллионов рублей. Об этом говорится в сообщении, опубликованном на сайте портала «Будущее России. Национальные проекты». Планируется, что эту работу поручат одному из подведомственных предприятий министерства. Ожидается, что к 2025 году доля отечественных поставщиков на рынке мировой авиации должна вырасти до 3,6 процента. Исследования, в частности, коснутся оптимизации мощностей, развития специализации предприятий, цифровизации и обеспечения оптимальной загрузки производственных мощностей.

В России разрабатывается самолет-амфибия в 20 раз мощнее знаменитого комплекса Бе-200

Российские инженеры работают над созданием нового самолета-амфибии, взлетная масса которого превысит тысячу тонн, что в 20 раз больше, чем у другого отечественного ВС этого класса Бе-200. Как сообщили в ОАК, разработкой проектов будущих самолетов-амфибий занимаются специалисты ТАНТК им. Г.М. Бериева. Именно им предстоит решить задачу по созданию летательного аппарата взлетной массой более тысячи тонн. Предполагается, что такое транспортное средство будет решать задачи по перевозке пассажиров и грузов на дальние расстояния. При этом сам полет должен проходить на высоте и скорости, присущих обычным воздушным судам.

АО «КРЭТ» и Союз машиностроителей России объявили победителей премии им. В.А. Ревунова

Церемония награждения прошла в ходе конференции «Будущее машиностроения России» в МГТУ им. Баумана. «КРЭТ» крайне заинтересован в привлечении молодых специалистов в высокотехнологичные секторы оборонной и гражданской промышленности, радуется, что с каждым годом количество участников премии только растет, — отметил зам. гендиректора АО «КРЭТ» по НИОКР бортового оборудования Гиви Джанджгава. — Отдельно хочу поблагодарить «Союзмаш России» за активную пропаганду премии Ревунова. Присуждается молодым перспективным разработчикам, конструкторам и технологам (до 35 лет) за достижения в области радиоэлектроники.

Имя Алексея Туполева, давшего путевку в жизнь самолету Ту-204, присвоено ульяновской школе

В Ульяновске состоялось торжественное мероприятие по случаю присвоения средней школе №69 имени авиаконструктора Алексея Туполева — сына основателя КБ, в котором создавалось семейство всемирно известных воздушных судов. Десяти современных авиалайнеров Ту-204 были построены на ульяновском предприятии АО «Авиастар-СП» (входит в Дивизион транспортной авиации ОАК). И сегодня они успешно эксплуатируются в отечественных и зарубежных кампаниях. На базе школы №69 успешно функционирует Центр профориентации авиационно-технического направления «ИКАР», способствующий повышению престижа профессии авиационной отрасли.

Пермские моторостроители объединяют усилия для усиления производственного потенциала АО

С 1 октября 2019 года АО «Металлист-ПМ» войдет в состав АО «ОДК-Пермские моторы». Таким образом, серийный завод по производству газотурбинных двигателей станет полным правопреемником присоединенной компании. Интеграция обеспечит единую систему управления и планирования, а также откроет новые возможности для дальнейшего развития. Уже сегодня «Металлист-ПМ» и «Пермские моторы» работают как единый завод, синхронизируя все производственные процессы. Консолидация проводится в соответствии с политикой ОДК, направленной на развитие кооперации, специализацию производств, формирование системы бережливого производства.

Минпромторг уточняет: контракт на создание самолета для замены Ан-2 заключат в октябре

Ранее на портале госзакупок был размещен протокол подведения итогов открытого конкурса, в котором был определен победитель — «Уральский завод гражданской авиации» (УЗГА). Позднее результаты конкурса отменили и провели новый, итогом которого стало признание победителем ООО «Байкал-Инжиниринг». Отмечалось, что УЗГА также может выполнить данную работу в случае, если победитель уклонится от исполнения контракта. В министерстве пояснили, что «протоколы рассмотрения единственной заявки и подведения итогов конкурса были отменены в соответствии с предписанием комиссии Федеральной антимонопольной службы России».

В Арсеньеве под эгидой «Союзмаша» прошел второй молодежный форум машиностроителей

ААК «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина совместно с Приморским региональным отделением Союза машиностроителей России выступила организатором II Молодежного форума машиностроителей Арсеньева, приуроченного ко Дню машиностроителя, который проходил на территории оздоровительного центра «Салют». Цель Форума — консолидация молодежи города машиностроителей Арсеньева для реализации проектов, направленных на развитие отрасли. В Форуме приняли участие специалисты машиностроительных предприятий края, учащиеся индустриального колледжа, старшеклассники Инженерного класса. Наиболее активные участники удостоены наград.

ОАК опровергла информацию об аварийной посадке самолета МС-21 в ЛИИ имени Громова

«В ходе завершающей стадии очередного испытательного полета 3 октября предположительно некорректно сработала индикация выхода шасси. В ходе стандартной процедуры анализа испытательного полета специалистами будет установлена причина карты работы систем и, в случае необходимости, произведены дополнительные настройки», — рассказали в ОАК. Полет продолжился больше часа, после чего самолет приземлился в штатном режиме и и зарулил на свою стоянку. МС-21 проходит программу летных сертификационных испытаний в ЛИИ имени Громова. В программе принимают участие три самолета. Идет отработка новых систем лайнера на различных режимах.

АЭРОПОРТ 2019

Аэропорт «Сочи» обслужил более 120 тысяч пассажиров в дни проведения гонок «Формулы 1»

Международный аэропорт Сочи имени В.И. Севастьянова в период проведения шестого Гран-при России «Формула 1» с 26 по 29 сентября обслужил 120 982 пассажира, в том числе гостей и участников соревнований. «За это же время аэропортом на прилет и на вылет обслужено 1324 рейса, в том числе 1159 внутренних рейсов и 165 международных из Белграда, Дубая, Лондона, Рима, Парижа, Стамбула, Цюриха и других городов мира. В период проведения «Формулы 1» Международный аэропорт Сочи вместе с общим количеством принятых воздушных судов обслужил 31 чартерный рейс и 181 рейс деловой авиации с участниками и гостями соревнований», — отметили в аэропорту.

МА «Шереметьево» — лидер среди крупнейших российских компаний по темпам роста выручки

АО «Международный аэропорт Шереметьево» по итогам 2018 года заняло 214 место в ежегодном рейтинге крупнейших по выручке компаний России «РБК 500», улучшив свой результат на 17 позиций по сравнению с 2017 годом. Шереметьево вошел в пятерку крупнейших компаний с наиболее динамичным темпом роста выручки с 2014 по 2018 гг., увеличив данный показатель почти в три раза: с 20,24 до 57,98 млрд рублей. Основные факторы роста заключаются в эффективной консолидации активов МАШ, завершившейся в мае 2017 года, а также в успешной реализации первого этапа Долгосрочной программы развития АО «МАШ», рассчитанной до 2026 года.

В приложении Домодедово появились 3D-карты с функцией построения маршрута в аэровокзале

Сервис позволит пассажирам DME проложить маршрут по территории аэропортового комплекса. Например, от парковки до стойки регистрации и далее до выхода на посадку. На картах отражены все уровни терминала, расположение кафе, ресторанов и магазинов, а также стоек информации и регистрации, гейтов и входных групп. Также сервис показывает локацию парковок, детальную схему привокзальной площади и территории аэропорта. Кроме того, мобильное приложение позволяет отслеживать статус конкретного рейса через push-уведомления, а также проверить запрет на выезд из страны. Сервис с расширенным функционалом уже доступен на Android и iOS.

Нацпрограмма развития региона позволит возродить 27 аэропортов Дальнего Востока

На пятом Восточном экономическом форуме (ВЭФ) замглавы Минвостокразвития Александр Крутиков сообщил, что Минтранс совместно с Министерством РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики начали работу над единой программой господдержки внутренних пассажирских авиаперевозок в северных и восточных регионах. Нацпрограмма развития Дальнего Востока позволит реконструировать 27 аэропортов региона. На эти цели планируется направить 65,9 млрд рублей. Еще 40 объектов аэропортовых комплексов ДФО будут реконструированы в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

В МА Краснодара разработан проект системы управления сортировкой и отслеживания багажа

На данный момент разрабатываются и тестируются системы на основе двух технологий отслеживания багажа — Barcode и RFID. Для первой используют багажные бирки со штрих-кодом, для второй — специальную электронную бирку (RFID-метка). Считывание информации с бирок происходит с помощью специальных устройств. На основе первой технологии разработан проект «Система управления сортировкой и отслеживания багажа в аэропорту». С его помощью в работе Международных аэропортов Сочи и Краснодара увеличена пропускная способность багажных отделений, оптимизирована работа приемосдатчиков. Следующим этапом будет исключение ручного труда.

Красноярский край попросил у Правительства 1,3 млрд рублей на реконструкцию аэропорта

Власти Красноярского края подали заявку на 1,3 млрд рублей на строительство магистральной рулежной дорожки в аэропорту Красноярск в 2020 году, заявил министр транспорта края Константин Дмитриев. Строительство началось в августе этого года. Это позволит увеличить количество взлетов - посадок в час в аэропорту с 12 до 28. На Красноярском экономическом форуме в апреле 2018 года было заявлено о планах создать хаб на базе двух аэропортов - Красноярск и Черемшанка. Стоимость проекта оценивается в 35 млрд рублей до 2027 года. Грузооборот хаба составит не менее 800 тысяч тонн авиационных грузов и 160 тысяч контейнеров в год.

Калининград просит Минтранс о седьмой степени «свободы воздуха» для аэропорта «Храброво»

Правительство Калининградской области обратилось в Минтранс РФ с просьбой о предоставлении седьмой степени «свободы воздуха» региональному аэропорту «Храброво», рассказал руководитель пресс-службы областного правительства Дмитрий Лысков. Ее наличие может стать одним из важных условий для расширения географии полетов из «Храброво» и расширения списка авиакомпаний, которые смогут туда летать. Это, в свою очередь, позволит эффективнее использовать механизм электронных виз для въезда иностранцев в регион», — подчеркнул Лысков, добавив, что свое согласие на базирование в «Храброво» уже дали лоукостеры Ryanair, EasyJet и Wizz Air.

Хабаровский край начал работу по возврату в собственность аэропортовой инфраструктуры

Власти Хабаровского края намерены вернуть в собственность всю переданную ранее инвесторам и разным ведомствам инфраструктуру малых аэропортов. Об этом рассказал глава региона Сергей Фургал. «По малым аэропортам ситуация неоднозначная. Есть такое решение, дорожная карта, есть согласование с Росавиацией по поводу возврата Хабаровскому краю аэропортов, которые ему принадлежали, всех зданий, всей инфраструктуры. Это необходимо сделать для эффективного развития», — сказал Фургал после осмотра нового терминала хабаровского аэропорта вместе с вице-премьером — полпредом Президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрием Трутневым.

Добро пожаловать домой

Какими должны быть аэропорты будущего, обсудили участники международной конференции в Москве



Тестирование аэропортов перед началом операционной деятельности широко используется по всему миру. В иностранной практике такие проекты называются ORAT (Operational Readiness, Activation and Transition) или Программа эксплуатационной готовности и перевода операционной деятельности. Она обеспечивает плавный запуск и переход всех операционных процессов аэропорта в новый терминал. В тестовых испытаниях задействованы все службы аэропорта, авиакомпании, партнеры и волонтеры.

«В Стамбуле ORAT подключилась к строительству на его ранней стадии. В обсуждении проекта участвовали авиационные специалисты по наземному обслуживанию. Это сэкономило 80 миллионов долларов», — рассказал Штефан Шволджин (Stephan M. Schwolgin), консультант по ORAT, участвовавший в запуске аэропорта Стамбул. — В старом, еще действующем аэропорту, организовали учебные классы для персонала. 60 тысяч сотрудников прошли обучение по 200 сценариям. Очки виртуальной реальности показали людям их новые рабочие места. Тренинги провели с участием 9000 волонтеров, изображавших пассажиров с багажом, инвалидов-колясочников, спортсменов со снаряжением, был даже один несопровождаемый ребенок. Национальный перевозчик Turkish Airlines предоставил для тренингов три резервных самолета. Имелся детальный план испытаний производственных мощностей».

30 часов занял переезд в новый аэропорт, который находится в 35 километрах по прямой от аэропорта Ататюрк. Пилоты перегадали 250 бортов. Перевезли 12000 единиц оборудования. Громоздкую наземную технику для обслуживания самолетов транспортировала колонна из 1200 грузовиков в сопровождении дорожной полиции.

«Перед запуском аэропорта мы имели 1000 волонтеров, готовых грузить багаж и выполнять другие работы в случае сбойной ситуации. Ее не случилось, но у нас всегда был наготове план «В», — говорит г-н Stephan M. Schwolgin. ...Почти как в Шереметьево минувшим летом, вероятно, подумали присутствующие.

Приблизить мир к Литве

Аэропорты Литвы не просят дотаций у правительства. Более того, готовы приносить прибыль и увеличивать доходы государства. Как этого добились в Прибалтике? Для начала поставили задачу увеличить доступность региона и его туристическую привлекательность силами авиации. Было три неудачных попытки создания собственной авиакомпании, что оказалось затратным и требовало больших капиталовложений. В конце концов решилось, что наличие на-

ционального перевозчика важно, но не критично, и пошли другим путем. В 2014 году объединили аэропорты Вильнюса, Каунаса и Паланги в одно юридическое лицо, подчиненное Минтрансу Литвы, устранили тем самым внутреннюю конкуренцию и стали действовать сообща.

По словам генерального директора Lithuanian Airports **Мариуса Гельджиниса** (Marius Gelzinis), всю последующую деятельность определила миссия «Приблизить мир к Литве». Именно в этом направлении работает объединенная команда специалистов. Участвует в международных форумах по развитию полетов. Проводит совместные встречи для авиакомпаний, зарубежных туроператоров и СМИ, предоставляя информацию о туристических возможностях региона. Разрабаты-

вает маркетинговые компании для введения новых направлений. Привлекает пассажиров из соседних стран Балтии (компания B2C). А также практикует поощрение и поддержку авиаперевозчиков, выполняющих рейсы в аэропорты Литвы.

«Например, раскатывая новый маршрут, аэропорт предоставляет скидки на обслуживание авиаперевозчику и проводит собственную рекламную кампанию, направленную на привлечение пассажиров. Тактика дала 99 маршрутов по всему миру и совокупный прирост пассажиропотока с 4,4 миллиона человек в 2014 году до 6,4 миллиона в 2018 году. Из них на Вильнюс приходится 5 миллионов, Каунас — 1 миллион, Паланга — 400 тысяч пассажиров. 15 авиакомпаний летают в аэропорты Литвы и еще столько же намерены привлечь г-н Marius Gelzinis. Граждане этой страны путешествуют от 2 до 18 раз в год.



Аэропорт Стамбула в цифрах

- самый большой аэропорт в мире под одной крышей;
- 12000 мест на автомобильной парковке;
- 500 стоек регистрации, объединенных на 13 островах;
- 228 кабин паспортного контроля;
- 143 телетрапа обслуживают 80 процентов рейсов;
- 500 стоянок воздушных судов;
- 3 параллельных взлетно-посадочных полосы;
- 18 минут — среднее время руления;
- 8 новых авиакомпаний с момента открытия;
- 1300 рейсов в день;
- 90 млн пассажиров в год — мощность 1-й очереди.

вает маркетинговые компании для введения новых направлений. Привлекает пассажиров из соседних стран Балтии (компания B2C). А также практикует поощрение и поддержку авиаперевозчиков, выполняющих рейсы в аэропорты Литвы.

«Например, раскатывая новый маршрут, аэропорт предоставляет скидки на обслуживание авиаперевозчику и проводит собственную рекламную кампанию, направленную на привлечение пассажиров. Тактика дала 99 маршрутов по всему миру и совокупный прирост пассажиропотока с 4,4 миллиона человек в 2014 году до 6,4 миллиона в 2018 году. Из них на Вильнюс приходится 5 миллионов, Каунас — 1 миллион, Паланга — 400 тысяч пассажиров. 15 авиакомпаний летают в аэропорты Литвы и еще столько же намерены привлечь г-н Marius Gelzinis. Граждане этой страны путешествуют от 2 до 18 раз в год.

«Например, раскатывая новый маршрут, аэропорт предоставляет скидки на обслуживание авиаперевозчику и проводит собственную рекламную кампанию, направленную на привлечение пассажиров. Тактика дала 99 маршрутов по всему миру и совокупный прирост пассажиропотока с 4,4 миллиона человек в 2014 году до 6,4 миллиона в 2018 году. Из них на Вильнюс приходится 5 миллионов, Каунас — 1 миллион, Паланга — 400 тысяч пассажиров. 15 авиакомпаний летают в аэропорты Литвы и еще столько же намерены привлечь г-н Marius Gelzinis. Граждане этой страны путешествуют от 2 до 18 раз в год.

Летаете? Как не стыдно!

В словаре путешественников появилось слово flygskam или «стыд за перелет». Термин пришел

из шведского языка и быстро обрел популярность на волне всеобщей борьбы за экологию. «Зеленые» беспощадны в этой борьбе и их поддерживает общественность. Недавно члену британской королевской семьи было высказано порицание за использование частного бизнес-джета. И, представьте, принц извинился перед защитниками природы, и летает теперь обычным пассажиром на рейсовых самолетах.

В словаре путешественников появилось слово flygskam или «стыд за перелет». Термин пришел

Воздушные суда — источник парниковых газов, которые вредят планете и имеют тенденцию к увеличению. Один трансатлантический перелет выбрасывает в атмосферу столько углекислого газа, что им можно растопить трехметровый кусок ледника. Поезд — самый экологичный транспорт из ныне доступных. Вот так все и вернулось на круги своя. Говорили же пессими-

обеспечить «нулевые» выбросы. Каждый сотрудник производства должен стремиться к энергосбережению и, кстати, получать свой бонус за экономию ресурсов Земли. Это позволит если не остановить парниковый эффект, то хотя бы его замедлить. А пока этого не произошло Европа пересаживается на поезд. На коротких расстояниях идет перемещение трафика на наземную перевозку. Лоукостеры в Германии будут платить повышенный налог на короткие рейсы.

В тесноте — не в обиде

Низкобюджетные перевозчики в мире показывают стабильный рост на уровне 10-25 процентов в год (классические авиакомпании 2-4 процента) и становятся глобальными игроками, как AirAsia, Wizz Air, Norwegian.

В России лоукост-перевозки составляют всего 5-7 процентов, но находятся на пике популярности и формируют новый поток пасса-



Самый высокий в Европе КДП



жиров, которым стало доступно летать на выходные в российские города или в Европу. «Без багажа и без обеда хочешь лететь? Лети «Победой!» Бытующие в интернете ироничные лозунги и поток критики не смущают единственного российского низкобюджетного перевозчика, загрузка которого достигла 96 процентов.

Авиакомпания «Победа» планомерно развивает маршрутную сеть, вводя по несколько направлений в год, и базируется во Внуково. Какие новшества готовит этот аэропорт в будущем?

- Сбор за взлет и посадку, возможно, будет зависеть от количества пассажиров на борту.

- Стоимость стоянки дифференцирована: ближе к аэровокзалу — дороже, дальше — дешевле. Можно сэкономить на телетрапе.

- Пассажирам без багажа выделяют отдельные стойки для регистрации.

- Будет введен сбор за экологию. Ночные рейсы обойдутся перевозчику дороже из-за повышенного воздействия на окружающую среду (шум).

- Будет введен аэропорто-



Kurt Hoffman и Stephan M. Schwolgin

систему управления наземными процессами обслуживания воздушного судна. Трудно было договориться со всеми заинтересованными участниками. Но все же это свершилось: система работает. Такая же, примерно, как и в 28 европейских аэропортах. Ее внедрение — долгий процесс стоимостью пять миллионов долларов, но партнеры Аэрофлота обошлись без затрат. Что дало ее внедрение? Существенную экономию авиакомпании. На одном только сокращении времени руления с 40 минут до 5-7 минут обретаются колоссальные количества топлива, выбросы не засоряют атмосферу, нет задержек рейсов из-за ожидания очереди на взлет, нет сбоев в расписании рейсов, не опаздывают на вылет транзитные пассажиры. Теперь кажется, что это так естественно. Но все произошло только благодаря тотальной цифровизации всех процессов деятельности национального перевозчика, который входит в тройку мировых лидеров в этой сфере.

Десяти турникетов расположены в аэропорту Гонконга. Входной контроль отсекает людей из «черного списка», не дает им войти в здание и уведомляет об инциденте службу безопасности. 19 секунд длится процедура идентификации уже на территории аэровокзала, и пассажир самостоятельно проходит в «чистую зону». Никаких контактов с персоналом. Человеческий фактор полностью исключен. Функции паспортного контроля автоматизированы. Кроме того, производится измерение уровня эмоций. Сколько раз улыбнулся Иван Иванович, ожидая посадку на рейс? Этот материал уже не для службы авиационной безопасности, а для рекламщиков и маркетологов.

Технологиями «бесшовного путешествия» интересуются туроператоры. Вполне возможно, что будет она применяться в отелях и на других туристических объектах. Паспортом вскоре станет штрих-код в личном мобильном телефоне. Напоминает сюжет антиутопии «Черное зеркало», не правда ли?

Секреты биометрии

и проблема приватности
Цифровые технологии постепенно становятся частью нашей жизни. Уже никто не предупреждает «улыбайтесь, вас снимает камера». Незаметные глазу камеры идентифицируют нас в городской среде, а уж в аэропорту и подавно. Кстати, специалисты говорят, что камеры в метро установлены неправильно: угол обзора не позво-

вый сбор для пассажиров — 4,5 доллара с персоны.

- Будет введен биометрический контроль, расширяющий возможности самообслуживания.

- Волонтерами, информирующими пассажиров в режиме реального времени, станут роботы. Их голосовые прообразы — Алиса в Яндексe и Siri в Apple.

Есть ли жизнь на Марсе?

Таким вопросом задался Сергей Колтович, член совета директоров аэропорта Магнитогорск, говоря о стратегии полетов из регионов. В обзоре представлены цифры, характеризующие положение дел в региональном сегменте перевозок. Российские реалии делают авиацию незаменимым и весьма недешевым удовольствием, альтернативы которому нет.

За прошедшие 10 лет авиаперевозки в России выросли более чем в 2 раза, прогноз на ближайшие годы — продолжение роста на уровне примерно шесть процентов в год. Сегмент внутренних авиаперевозок не испытал негативного шока, связанного с экономическим кризисом, его рост составил 22 процента и показал устойчивость к внешним воздействиям.

Авиакомпании находятся в сложном финансовом положении (UTAir, Якутия) из-за отсутствия четкой стратегии развития и позиционирования. Убытки российских авиакомпаний в 2019 году могут составить до 30-40 млрд рублей. Доля Группы Аэрофлот превысила 50 процентов, Группа S7 занимает 15-17 процентов рынка. Региональные города значительно отстают по развитию авиаперевозок от Московского авиационного узла. Значительный потенциал роста — в развитии новых направлений минуя Москву. Как это осуществить на деле?

Братск с населением 230 тысяч человек имеет аэропорт с пропускной способностью 100 тысяч пассажиров в год. Как из Братска добраться, к примеру, до Иркутска? Воздухом напрямую — 45 минут за 6500 рублей, с пересадкой в Новосибирске — 18000 рублей. Поездом — 18 часов за 1200 рублей. Автобусом — 9 часов за те же 1200 рублей. На машине — 9 часов, BlaBlaCar берет попутчиков за 850 рублей с носа. Суммарный трафик между Братском и Иркутском от 500 до 1500 человек в день.

Очевидно, что стоимость авиабилета 2500 рублей в одну сторону могла бы обеспечить устойчивый спрос. Чтобы переманить людей с наземного транспорта на самолет, и рейс при этом был рентабельным, стоимость «разворота» для авиакомпании должна быть 60 тысяч рублей, а она составляет 300 тысяч рублей. Отсюда и цена билета.

Сегодняшняя сеть маршрутов из Братска — Иркутск, Новосибирск, Красноярск и Москва. А могли бы добавиться и Сочи и Санкт-Петербург. И таких пар городов в России сотни: на Урале, в Сибири, в Поволжье. «Недообслу-

женный» региональный рынок оценивается в 25 млн жителей.

Развитие региональных авиаперевозок и, соответственно, региональных аэропортов сейчас напрямую зависит от государственных субсидий. Стимулировать развитие перевозок — это значит максимально снизить аэропортовые сборы, создавать конкуренцию среди аэропортов и поставщиков топлива. Либерализация ФАПов и других регулирующих норм позволит частному капиталу инвестировать в создание авиакомпаний с современными бизнес-моделями. Возможно, тогда государству не нужно будет субсидировать убыточные региональные маршруты.



Michael Kerkloh

Что такое ACDM?

Airport Collaborative Decision Making — это набор соглашений между авиакомпанией и операторами наземного обслуживания, направленный на оптимизацию процессов. Проще говоря, это способность всех участников перевозки — аэропорт, УВД, хендлинг и авиакомпания — договориться между собой как лучше и быстрее обслужить и выпустить самолет.

На деле у Аэрофлота на договоре Шереметьево ушло пять лет. Это не шутка, именно этот срок назвал Артем Сигалов, заместитель директора Центра контроля в Аэрофлоте. Кроме того он отметил, что процесс этот непростой, непростой и трудозатратный. В результате Аэрофлот сам придумал и сам внедрил автоматизированную

систему распознавать лица. Они способны реагировать на резкие движения, но не умеют различать людей. Воздушные гавани — на пути к более совершенным системам идентификации. Некоторые из них тестируются сейчас в аэропортах Московского авиаузла.

Камеры умеют различать эмоции, преодолевают расовые различия, разницу в возрасте, сложные позы и особенности поведения, прически, косметика, очки, головные уборы и даже маски их не обманут. Они способны автоматически искать и выявлять подозрительных лиц в местах большого скопления людей. Это технологии японской компании NEC, мирового лидера в сфере биометрического контроля.

57 стран используют технологии NEC. Их применяют в 30

аэропортах, из них 14 — в Латинской Америке. Концепция NEC — цифровая трансформация на всем пути пассажира: от регистрации, сдачи багажа и паспортного контроля до магазинов в «чистой зоне» и выхода на посадку.

Десяти турникетов расположены в аэропорту Гонконга. Входной контроль отсекает людей из «черного списка», не дает им войти в здание и уведомляет об инциденте службу безопасности. 19 секунд длится процедура идентификации уже на территории аэровокзала, и пассажир самостоятельно проходит в «чистую зону». Никаких контактов с персоналом. Человеческий фактор полностью исключен. Функции паспортного контроля автоматизированы. Кроме того, производится измерение уровня эмоций. Сколько раз улыбнулся Иван Иванович, ожидая посадку на рейс? Этот материал уже не для службы авиационной безопасности, а для рекламщиков и маркетологов.

Технологиями «бесшовного путешествия» интересуются туроператоры. Вполне возможно, что будет она применяться в отелях и на других туристических объектах. Паспортом вскоре станет штрих-код в личном мобильном телефоне. Напоминает сюжет антиутопии «Черное зеркало», не правда ли?

Бессспорно, NEC стоит на страже нашей безопасности. И вряд ли задумывается о проблеме приватности и неприкосновенности частной жизни, которая является ценностью для большинства людей. По крайней мере, для тех, кто избегает выкладывать в интернет подробности своей личной жизни и не считает нужным посвящать в нее представителей государства. Как быть с этими ретроградами?

Считается, что все манипуляции по распознаванию внешности должны производиться исключительно с ведома и согласия ее, скажем так, «владельца». Это он должен дать авиакомпании или аэропорту разрешение занести его фотографию в клиентские базы. И отозвать его в любое время, воспользовавшись «правом на забвение». Будет ли это соблюдаться в реальной жизни?

Пока что до реального воплощения этих технологических чудес в ежедневный обиход еще очень далеко. По крайней мере, на российских просторах. Трудно поверить, но многие регионы не только не имеют устойчивого интернета, случается, что даже электричество приходит в их дома на несколько часов в сутки. Чтобы выбраться на «большую землю» люди, как и в прошлом веке, идут в кассы продажи билетов. А там — истинный рай, автономная система электроснабжения, связь со всем миром по интернету, бронирование на все направления. Лети — не хочу, были бы деньги.

Но все меняется в этом лучшем из миров. И, как правило, личными усилиями. Как говорил сэр Ричард Брэнсон, глава британской авиакомпании Virgin Atlantic Airlines и икона современных авиаторов, «если вы начинаете заниматься будущим, вы делаете его настоящим».

Галина ПОНОМАРЕВА

ИНТЕГРАЦИЯ

Открытое небо и электронные визы увеличат поток интуристов в Петербург на 65 процентов

Такое мнение высказал губернатор Петербурга Александр Беглов в эфире телеканала 78.ги. «В ближайшем будущем, если считать и внутренний туризм и внешний, — это 12,5 млн человек. Если говорить об иностранцах — это около 6 млн человек», — сказал Беглов. По данным городского комитета по развитию туризма, в 2018 году Санкт-Петербург посетили 8,2 млн человек, из них 3,9 млн человек — иностранные туристы и 4,2 млн — российские. Таким образом, по прогнозам Беглова, число иностранных туристов возрастет на 65 процентов после введения указанных мер. Он добавил, что в настоящее время внутренний туризм дает больше доходов в бюджет чем внешний.

Компании Airbus и Alibaba Cloud договорились о создании в Китае общего дата-центра Skywise

Skywise — это открытая платформа Airbus для интеграции данных, которая призвана обеспечить эффективное взаимодействие в цифровом пространстве между игроками аэрокосмической отрасли. Партнерство с Alibaba Cloud и использование локального дата-центра позволят предоставлять китайским авиакомпаниям персонализированный сервис, а также инструменты для обеспечения безопасности данных, которые необходимы китайским компаниям для получения доступа к платформе. На сегодняшний день более 90 авиакомпаний используют сервисы Skywise, которые обеспечивают игрокам отрасли доступ к аналитике данных более чем 7000 самолетов, подключенных к платформе.

«Волга-Днепр Техникс» получила «добро» EASA на обслуживание Boeing 777-300 в «Шереметьево»

Компания «Волга-Днепр Техникс Москва» (ВДТМ) получила одобрение Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) на выполнение техобслуживания воздушных судов типа Boeing 777-200/-300 в аэропорту «Шереметьево». В настоящее время специалисты линейной станции технического обслуживания (ЛСТО) «Шереметьево» обеспечивают ТО трех самолетов Boeing 777 авиакомпании Royal Flight, российского перевозчика, выполняющего регулярные и чартерные международные рейсы по популярным туристическим направлениям из Москвы и более 25 регионов России. ВДТМ также расширила действие сертификата EASA на обслуживание Airbus A320 NEO.

Нино Бурджанадзе: Грузия первой должна сделать шаги к восстановлению авиасообщения

Российские власти позитивно смотрят на возможность отменить введенный временный запрет на прямое авиасообщение с Грузией, однако определенные шаги навстречу должна сделать и грузинская сторона, заявила экс-спикер парламента Грузии, лидер оппозиционной партии «Единая Грузия - Демократическое движение» Нино Бурджанадзе. Такое решение было принято российскими властями исходя из конфликта, который происходил в Грузии (антироссийские митинги в Тбилиси 20-21 июня — ред). Россия была несправедливо оскорблена, и Грузия должна адекватно оценить это оскорбление и протянуть в этом случае руку примирения», — сказала Бурджанадзе.

Авиавласти Казахстана и Канады договорились о партнерстве в сфере воздушного транспорта

В Монреале (Канада) на юбилейной Ассамблее Международной организации гражданской авиации (ICAO) состоялась рабочая встреча делегации Казахстана с представителями авиационных властей Канады по вопросам сотрудничества в сфере воздушного транспорта. Об этом сообщает пресс-служба Комитета гражданской авиации Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан. Отмечается, что в целях улучшения процесса обмена опытом и совершенствования методов работы в области обеспечения авиационной безопасности, в октябре текущего года планируется визит делегации авиационных властей Канады в Казахстан.

Росавиация и Офис КОСА Республики Корея урегулировали вопросы лётной годности ВС

В Монреале в рамках 40-й сессии Ассамблеи ИКАО подписано Рабочее соглашение по вопросам лётной годности между Росавиацией и Офисом гражданской авиации (КОСА) Республики Корея. Договоренности направлены на поддержку и упрощение валидации российской авиационной техники, экспортируемой в Республику Корея, в частности, сопровождаемых Росавиацией заявок на валидацию вертолёта Ми-171А2 и двигателя ВК-2500ПС-03. Церемонии подписания предшествовали визиты южнокорейских экспертов КОСА и KIAST на предприятия российской авиавиапрома: АО «Климов» (Санкт-Петербург) и АО «МВЗ им. М.Л. Миля» (пос. Томилино, Московская область).

«Газпромнефть» провела экскурсии в аэропортах для воспитанников детских домов РФ и Киргизии

Компания «Газпромнефть-Аэро» организовала серию профориентационных экскурсий для детей, оставшихся без попечения родителей. 127 школьников посетили аэропорты Пулково, Толмачево, Красноярск, Ульяновск (Центральный), Манас и Кольцово. Партнерами проекта выступили авиакомпании «Россия», «Сибирь» и «Эйр Манас» в рамках программы социальных инвестиций компании «Газпромнефть». Воспитанники детдомов получили возможность познакомиться с устройством современных аэропортов и попробовать себя в роли специалистов, отвечающих за подготовку и безопасность полетов. Организаторы также презентовали детям основные авиационные профессии.

В зимнем расписании МА «Платов» появился дополнительный чартерный рейс в Стамбул

В международном аэропорту Платов (холдинг «Аэропорты Регионов») в расписании осенне-зимнего периода появился дополнительный рейс в Стамбул. Перелеты в столицу Турции с 1 ноября планирует выполнять авиакомпания Red Wings на самолетах Airbus A319. Стамбул — город мечетей, церквей, дворцов, крепостей, мостов, парков. И, конечно, базаров с их неповторимой атмосферой и колоритом. У любителей зимнего отдыха есть шанс открыть для себя горнолыжные курорты Турции. Кроме того, Стамбул — это еще и удобный для пересадок крупный транспортный узел, откуда можно улететь в любой уголок мира. Не удивительно, что пассажиропоток в Стамбул из Ростова-на-Дону растет.



МИР ВЕРТОЛЕТОВ

Российские компании представят на стенде АВИ в Нью-Йорке (Китай) новые разработки и услуги

На выставке China Helicopter Exposition, которая пройдет с 10 по 13 октября, на стенде Ассоциации Вертолетной Индустрии будут представлены новейшие продукты и услуги компаний — членов Ассоциации. Посетители смогут ознакомиться с комплексными решениями АО «Русские Вертолетные Системы» — крупнейшего эксплуатанта легких многофункциональных вертолетов «Ансат», ООО «Абакан Эйр» — официального поставщика авиационных услуг для ООН и Всемирной продовольственной Программы, а также ООО «СТАНД» — одной из лидирующих отечественных компаний на рынке авиационных масел, смазок и гидравлических жидкостей российского производства.

Новый вертолет Airbus Helicopters H145 приземлился на самой высокой вершине Анд

H145 новейшей модификации с пятилопастным винтом приземлился на вершине Аконкагуа на высоте 6 962 м. Это самая высокая гора южного полушария. Покорение этой рекордной для двухдвигательного вертолета высоты демонстрирует выдающиеся летные характеристики и эксплуатационные возможности новой версии H145. Условия полета были экстремальными. Температура на вершине составляла -22°C. На борту H145 находились пилот-испытатель Александр Нойгауз и техник-испытатель Антуан ван Гент. Это не первый пик, покоренный вертолетом Airbus. 14 мая 2005 года Дидье Дельсаль приземлился на однодвигательном AS350 B3 на Эверест, высочайшую вершину мира.

**«Ингосстрах» выплатил более 13 млн рублей в связи с повреждением вертолета Robinson R44**

СПАО «Ингосстрах» произвело выплату страхового возмещения в размере более 13 млн рублей в связи с повреждением вертолета Robinson R44 в Московской области. Страховой случай произошел в конце июля 2019 года, когда во время выполнения частного полета произошло столкновение лопастей вертолета Robinson R44 II со столбом уличного освещения и грубое приземление на планируемую точку посадки, отметили в компании. Данное происшествие было признано СПАО «Ингосстрах» страховым случаем и в кратчайшие сроки произведена выплата страхового возмещения в размере полной страховой суммы 13 261 864 рубля в соответствии с условиями договора страхования.

Холдинг «Вертолеты России» передал ГТЛК два новых «Ансата» с медицинскими модулями

Вертолеты переданы в эксплуатацию ООО «Авиакомпания «СКОЛ». «Установленное оборудование позволяет проводить интенсивную терапию прямо в воздухе, — отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский. — Благодаря использованию вертолетов соблюдается правило «золотого часа» — время, когда пострадавшему можно оказать помощь наиболее эффективно». С целью расширения сфер применения вертолетов специалистами КБ проводится работа по сертификации дооборудования: системы аварийного приводнения, лебедки и внешней подвески. Запланированы испытания «Ансата» с комплексом для перевозки новорожденных.

НССО считает целесообразным разделить тариф страхования на «самолетный» и «вертолетный»

Национальный союз страхователей ответственности (НССО) выступает за разделение тарифа страхования пассажиров авиатранспорта на «самолетные» и «вертолетные» перелеты, повысив тариф для последних в 4 раза, сообщила на пресс-конференции в Москве вице-президент НССО Светлана Гусар. Большинство же ЧС, которые покрывают страховщики, приходится на вертолетные перевозки, именно здесь чаще производятся выплаты. «В вертолетных перевозках на 1 миллион пассажиров травмируется или умирает 13 пассажиров — это наихудший показатель по всем видам транспорта, которые попадают под обязательное страхование по 67-ФЗ», — уточнила Светлана Гусар.

В Челябинской области вертолеты санитарной авиации РВС эвакуировали с мая 170 человек

Общий налет машин санавиации составил 410 часов. Техника базируется в Челябинске и Магнитогорске. Как отмечается, вертолеты «Ансат», эксплуатируемые РВС, обладают самой просторной кабиной в своем классе, что является важным параметром для комфортной работы авиамедицинских бригад. Каждый борт оснащен современным высокотехнологичным медицинским модулем производства ООО «Казанский агрегатный завод». Медицинское оборудование модуля позволяет оказывать пациентам высокотехнологичную помощь, включая непрерывный мониторинг состояния здоровья и проведение интенсивной терапии до транспортировки в профильные медучреждения.

Армения планирует закупить российские вертолеты для спасателей и борьбы с пожарами

Армения планирует приобрести в России четыре вертолета для борьбы с пожарами и транспортировки спасателей, сообщил журналистам глава МЧС республики Феликс Цолакян. «Мы несколько раз использовали технику санавиации, но нам нужны большие вертолеты для транспортировки отряда хотя бы из десяти человек. Сейчас этот вопрос решается правительством... Речь идет примерно о четырех российских вертолетах, это хорошие вертолеты», — сказал Цолакян. По его словам, назвать сроки поставок авиатехники он пока не может. «Вертолеты нам нужны при тушении пожаров и для оказания помощи в горах и лесах с учетом развития экотуризма», — отметил министр.

Беспилотные аппараты и системы стали сегодня необходимым инструментом для многих видов хозяйственной деятельности и авиационных работ. И каждая область экономики определяет свои особенности и требования к организации полетов БВС и к выполнению ими правил безопасности воздушного движения. Проблемы и перспективы применения БВС в гражданском секторе обсудили участники конференции «Беспилотная авиация — из настоящего в будущее», организованной ПАО «Газпром нефть» и Ассоциацией «Аэронет» при поддержке АО «Технодинамика».

Эта конференция, состоявшаяся в рамках 14-го международного авиасалона МАКС-2019, имела важную отличительную особенность. Как правило, на всех проводимых в России мероприятиях по данной теме обсуждение перспектив и задач рынка беспилотных авиасистем ведется с точки зрения разработчиков и эксплуатантов БПЛА. Но на данной конференции организаторы изменили традиционный круг тематики, сместив ракурс оценки в сторону наиболее значимых потребителей услуг, чья деятельность является системообразующей в масштабах государства.

Сам в тепле сижу — далеко гляжу



Крупнейшие российские корпорации, такие как «Газпром нефть», Роснефть, ПАО «Россети», РЖД, ВНИИ Лесоводства представили обзорные доклады с описанием текущих и перспективных направлений применения БАС, с оценкой экономического эффекта как для компании, так и для экономики государства, и сформулировали основные потребности и задачи, решение которых требует масштабного применения новых технологий.

Руководитель направления по беспилотным технологиям Дирекции по цифровой трансформации «Газпром нефть» Никита Сивой отметил, что решения с использованием беспилотных технологий применимы на всех этапах цепочки создания стоимости в нефтяной отрасли. Для специалистов компании «Газпромнефть» беспилотное воздушное судно — это, в первую очередь, новый инструмент оперативного получения данных высокого качества. В своём докладе «Мониторинг нефтепроводов с использованием дронов и компьютерного зрения» Никита Сивой назвал преимущества, которые дают БПЛА в данной отрасли. В их число входит, например, снижение потерь нефтепродуктов вследствие утечек и незаконных врезок. Дроны могут использоваться и для решения других задач (газоанализ, доставка грузов и т.п.).

Начальник отдела спутникового мониторинга РЖД Алексей Карелов в своём выступлении изложил перспективы применения беспилотных авиасистем для решения задач железнодорожного транспорта. БПЛА планируется использовать в составе восстановительных поездов. Предложения об участии в

В будущем — без пилота

Ассоциация «Аэронет» обсудила перспективы развития рынка услуг с использованием БПЛА



испытаниях летательных аппаратов в этом качестве направлены в ряд компаний: ООО «ПТЕРО», ООО «Гео-скан», ООО «ЦСТ» (входит в АО «Концерн «Калашников»), ООО «ФИНКО», ЗАО «Многоцелевые беспилотные комплексы», ООО «Специальный технологический центр», АО «ЭНИКС», ООО «НПО «Ижевские беспилотные системы», ООО «ОКБ

имуществом и недостатками. Преимущества самолётов состоят в большой дальности полёта, значительной длительности пребывания в воздухе и в возможности передачи видео в режиме реального времени на расстоянии до 40 км от станции внешнего пилота. Недостатки заключаются в том, что самолётам требуется площадка старта и посадки с размером не менее 100x100 м и помимо этого они значительно зависят от погодных условий. Наряду с этим дальние полёты возможны на высотах от 1 500 м (для обеспечения радиовидимости). В результате детальность съёмки является невысокой, а при облачности и осадках её проводить невозможно. Самолёту также требуется длительное подлётное время, а в случае удаления объекта съёмки на 100 км получение материалов возможно не

полевая ремонтпригодность и наличие системы предотвращения столкновения с препятствиями. Беспилотные авиасистемы на железнодорожном транспорте могут применяться и для решения других задач: для обследования мостов, обеспечения связи при её отсутствии, контроля выполнения строительных работ, мониторинга системы тепло- и водоснабжения, взаимодействия с грузовыми терминалами и для доставки грузов и документов.

Беспилотные летательные аппараты могут применяться и в электросетевом комплексе. С докладом об их использовании в данных целях выступил заместитель генерального директора ПАО «Россети», главный инженер Андрей Майоров. В выступлении он назвал основные эффекты от применения БПЛА: предотвращение развития дефектов и их выявление на ранних стадиях, снижение показателя длительно-



УЗГА»; ООО «Беспилотные системы» и ООО «Небесная механика».

По результатам предварительного ознакомления с основными техническими требованиями ОАО «РЖД» пять отечественных и зарубежных производителей подали заявки на участие в испытаниях 11 моделей БАС. До начала испытаний две заявки были отозваны. Испытания проводились в Томске с целью проверки заявленных характеристик и в Туапсе, где отработывалась технология использования БПЛА в составе восстановительного поезда. Мультикоптеры запускались на месте проведения аварийно-восстановительных работ и совершали вылеты в радиусе 5 км, передавая видеоматериалы в центр чрезвычайных ситуаций. Самолёты использовались для решения этой же задачи, но они вылетали в радиусе 150 км без привязки к восстановительному поезду.

Каждый из видов летательных аппаратов обладал своими пре-

ранее 4 часов после старта.

Мультикоптеры обладают следующими преимуществами: им не нужна специально оборудованная площадка для взлёта и посадки, они менее требовательны к погодным условиям, чем самолёты, и в отличие от них более просты в эксплуатации и требуют меньшего количества обслуживающего персонала. Но продолжительность их полёта не превышает 30 минут. Применяться они могут на месте развёртывания для обеспечения ситуационной осведомлённости.

По результатам испытаний были сформулированы дополнительные приоритетные аспекты выбора беспилотных авиасистем: небольшой вес и размер (возможность переноски одним человеком), простота эксплуатации, отсутствие необходимости подготовки специальной площадки для взлёта и посадки, минимальное время подготовки к полёту (не более 5 минут), высококачественная стабилизация видео,

сти перерыва электроснабжения за счет снижения времени обнаружения повреждения, увеличение прибыли за счет сокращения времени перерывов электроснабжения и уменьшения затрат на привлечение специальной техники и обслуживания персонала.

Беспилотники также могут применяться для контроля работы электрических сетей в разных режимах — в нормальном, при отклонениях и при аварийно-восстановительных работах. БПЛА может автоматически распознавать повреждения, оценивать состояние просек, выявлять на них потенциально опасные объекты и контролировать состояние габаритов.

Одним из важнейших секторов использования БПЛА является охрана и защита лесов. В этом мы могли убедиться после катастрофы, которая разразилась нынешним летом в сибирской тайге. Заведующий отделом лесной пирологии и охраны лесов от пожаров ФБУ



«ВНИИЛМ» (Всероссийский научно-исследовательский институт лесоводства и механизации лесного хозяйства), кандидат сельскохозяйственных наук **Николай Коршунов** выступил с докладом о применении беспилотников для решения данной задачи. Первые опыты проводились в 2006-2008 годах с помощью беспилотных самолётов «Элерон Т-23», созданных в ЗАО «ЭНИКС». Для охраны лесов беспилотники применялись в рамках Исследовательской программы Федерального агентства лесного хозяйства (Рослесхоз) в

августе 2009 года, с помощью беспилотников проводился мониторинг торфяных пожаров в Шатурском районе Московской области. БПЛА применяются также для защиты лесов от болезней и вредителей.

В 2018 году 27 комплексов БВС состояло на балансе в лесопожарных подразделениях. Общий налет на мониторинг лесных пожаров составил 232 часа. Кроме того, было привлечено более 50 комплексов сторонних организаций. В Республике Бурятия ООО «Финко» по контракту с Лесным

судом, 7 вертолетов, 2 легких самолета, и впервые были задействованы сразу 6 комплексов БВС сразу четырёх (!) участников: Комитет лесов Московской области — 3 единицы, ФБУ «Авиалеесохрана», МЧС России и «Общество добровольных лесных пожарных» — по одному комплексу.

Для лесоохранной деятельности требуются лёгкие мультикоптеры, предназначенные для ведения разведки и мониторинга. С этой же целью могут использоваться и самолёты взлётной массой до 10 кг. Они могут приме-

в 6 случаях в день полета разрешение летать отозвано, что составляет 30 процентов от общего числа дней. Причиной является появление в районе планируемого полёта пилотируемых воздушных судов.

В границах диспетчерской зоны аэропорта крайне сложно, а зачастую невозможно получить согласование на проведение полётов. Предлагаемое средство для решения проблемы — последовательная интеграция БВС в общее воздушное пространство в целях выполнения полётов совместно с пилотируемой авиацией с помощью технологии наблюдения «борт — борт».

Сегодня в качестве ключевого инструмента для интеграции беспилотных авиасистем в общее воздушное пространство рассматривается система UTM UAS (unmanned aviation system) Traffic Management — управление движением беспилотных авиасистем). В 2011 году работа по внедрению данной системы начата в США. На август 2015 года была намечена организация движения беспилотных авиасистем в пределах прямой видимости внешнего пилота, на октябрь 2016 года — вне прямой видимости внешнего пилота, на март 2018 года — отслеживание и мониторинг БАС с помощью технологии связи D2X, а на май 2019 года — организация движения БАС в городских условиях.

В России в настоящее время отсутствуют нормативно-правовые и нормативно-технические документы, апробированные стандарты, технологии и технические решения, необходимые для создания системы UTM. В целях интеграции БАС и создания экосистемы UTM в Российской Федерации необходима реализация поэтапного

Правительство Хабаровского края внедряет на авиационных работах грузовые БПЛА «СКИФ»...



...и агродроны вертолетного типа



2009-2014 годах. Успешно применялись летательные аппараты Zala 421-04М компании ООО «ZalaAero».

В 2010 году были изданы методологические рекомендации по использованию БПЛА в лесном хозяйстве для решения следующих задач: патрулирование локальных территорий лесного фонда, лесопатологическое обследование и противодействие незаконной хозяйственной деятельности в лесах. Помимо этого, была проведена интеграция БЛА в отраслевые информационные системы «Ясень» и ИСДМ-РОСЛЕСХОЗ (информационная система дистанционного мониторинга лесных пожаров).

В 2010-2012 годах БЛА применялись при тушении лесных пожаров в Московской, Рязанской, Ивановской, Томской, Амурской областях и в целях противодействия незаконному обороту древесины в Вологодской, Амурской областях, Красноярском крае. Ра-

управлением провело патрулирование лесов в объеме 80 часов. В 2019 году Комитет лесного хозяйства Московской области начал эксплуатировать 30 комплексов.

19 — 28 июля 2019 года произошёл крупный лесной пожар на границе Рязанской и Московской областей. Для его тушения были применены 4 самолета-танкера Ил-76П (Минобрны Рос-

нии) и для организации радиосвязи, и картографирования. Для решения логистических задач при тушении пожаров требуются лёгкие БПЛА взлётной массой от 30 до 200 кг. Беспилотные и опционно-пилотируемые вертолёты взлётной массой от 1 до 1,5 тонн планируется использовать для тушения пожаров в лесах, заражённых радионуклидами и для создания противопожарных барьеров при локализации крупных лесных пожаров в течение 24 часов в сутки.

Важнейшей задачей по-прежнему остаётся интеграция БПЛА в общее воздушное пространство, для чего необходимо решить не только организационно-правовые, но и технические проблемы, от которых напрямую зависит решение упомянутых. Генеральный директор ООО «Птеро», входящего в группу компаний «ИнЭнерджи» **Игорь Сычёв** привёл примеры конфликтов при использовании воздушного пространства.

Практика показывает, что среднее соотношение полезной съёмки к общей протяжённости маршрута на труднодоступных территориях может составлять всего 22 процента. При этом отмечены случаи, когда из 20 заявленных и подтвержденных дней

комплекс пилотных проектов, позволяющих реализовать цифровые сервисы UTM и перейти к их масштабированию. Для этого предлагается создание технологического консорциума предприятий авиационной и космической промышленности с включением представителей ФОВИВ, заинтересованных организаций ассоциаций и институтов развития. Технологическому консорциуму предлагается поручить создание «фабрики» пилотов по отработке требуемых для развития БАС технологий, стандартов, правил, процедур и сервисов, гармонизированных с международными

Материалы выступлений позволяют сделать вывод, что с точки зрения технического уровня развития индустрии БПЛА Россия и США находятся в сопоставимых условиях и вынуждены решать схожие научно-технические проблемы. В России проблемный аспект составляет законодательство, которое нуждается в либерализации. Эти проблемы обсуждались на конференции по воздушному праву, которая состоялась 4 октября в Санкт-Петербурге. Отчет о ее дискуссиях — в следующем номере.

Пётр Крапошин

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Ограничения на полеты дронов над объектами ТЭК могут ввести уже к концу весны 2020 года

Рассматривается также вопрос о введении ответственности за нарушения — вплоть до уголовной. Об этом заявил заместитель министра энергетики РФ Андрей Черезов. По его словам, важно проработать меры ответственности за полеты дронов. «Соответственно, в том числе нужно рассматривать вопросы применения уголовной и административной ответственности. Чтобы люди понимали, что объект находится под охраной, существует запрет. А если они это делают, необходимо принимать меры», — отметил замминистра. Угроза серьезная, и с ней нужно бороться, добавил Черезов, напомнив про недавние атаки дронов на нефтяную инфраструктуру Саудовской Аравии Saudi Aramco.

Орнитологические службы Кубы протестируют БЛА-отпугиватели птиц с ответчиками «Колибри»

В международном аэропорту Гаваны им. Хосе Марти дроны, отгоняющие птиц от аэродромной зоны с помощью ультразвука, станут видимыми благодаря бортовому ответчику для беспилотников «Колибри» производства российской компании «ЦРТС». В 2018 году на Кубе была внедрена первая многопозиционная система МПСН российского производства «Альманах». В рамках проверенного временем сотрудничества кубинским партнерам был передан комплект малогабаритных бортовых ответчиков «Колибри», предназначенных для передачи информации о местоположении, скорости и статусе объекта в режиме реального времени. Ими и оборудуют дроны-отпугиватели.

Технопарк «Жигулевская долина» в Тольятти собирает выпускать беспилотные вертолеты

Экспертный совет технопарков Самарской области отобрал 19 новых инновационных проектов для «Жигулевской долины». В их число вошли высокотехнологичные разработки с применением искусственного интеллекта. В общей сложности рассмотрена 21 заявка, две из которых отклонили, сообщили в технопарке. В число отобранных вошел проект Андрея Мусинова по созданию универсальной авиационной системы с ультралегким беспилотным «Вертолетом Мира». Отметим, ранее «Авто-ВАЗ» планировал создать беспилотный автомобиль, однако в дирекции завода подчеркнули, что это станет возможным только в случае «экономической целесообразности» проекта.

СПАО «Ингосстрах» выплатило ООО «Матрикс» компенсацию в связи с повреждением БЛА Атлас

Страховое возмещение в размере 748 200,00 рублей выплачено в связи с повреждением беспилотного летательного аппарата Атлас 180 Гео, сообщает пресс-служба страховой компании. «21 апреля 2019 года при осуществлении полета над городом Елец Липецкой области с целью производства работ по актуализации теплосетей беспилотный летательный аппарат Atlas 180 получил повреждения при аварийной посадке в результате потери связи со спутниками и станцией управления. Событие было квалифицировано в качестве страхового случая», — отметили в СК. СПАО «Ингосстрах» активно продвигает страхование беспилотных летательных аппаратов.

Boeing провел испытания первого палубного беспилотного самолета-заправщика Stingray

Прошлым летом Boeing выиграла тендер на создание MQ-25 Stingray. Контракт на сумму \$805 млн предусматривает разработку, производство и поставку ВМС США четырех MQ-25 к 2024 году. В целом в рамках программы создания палубной беспилотной авиационной системы дозаправки в воздухе (Unmanned Carrier Aviation Air System, UCAAS) Пентагон намерен закупить 72 Stingray за \$13 млрд. Один БЛА должен быть способен доставлять примерно 8 т горючего для дозаправки в воздухе 4 - 6 истребителей на расстояние до 930 км. Кроме того, на Stingray предполагается устанавливать аппаратуру для выполнения задач наблюдения, разведки и сбора информации.

В Минобороны рассказали о дронах боевиков, сбитых на подлете к российской базе Хмеймим

Официальный представитель Минобороны генерал-майор Игорь Конашенков рассказал о дронах боевиков, которых сбили вблизи российской авиабазы Хмеймим в Сирии. По его словам, дальность полета одного из таких аппаратов — 150 км, высота полета может достигать четырех километров. «Это очень серьезно», — сказал он, демонстрируя журналистам беспилотники террористов. Как отметил генерал, создатели этих дронов, несмотря на внешнюю невзрачность изделий, применяли сложные технические решения, требующие специального образования. Мы понимаем, что кто-то владеет этими технологиями, кто помогает террористическим группировкам», — добавил генерал.

В Дагестане самовольно захваченные земли будут выявлять при помощи беспилотников

«Республика Дагестан станет одним из первых субъектов Российской Федерации, на территории которого Росреестр будет реализовывать «пилотный» проект по использованию данных дистанционного зондирования Земли, полученных с использованием беспилотных летательных аппаратов, при осуществлении государственного земельного надзора. Главные цели данного мероприятия — выявить незарегистрированные объекты недвижимости и самовольно захваченные земли, плюс актуализация картографических материалов региона», — говорится в сообщении управления Росреестра по Дагестану на официальном сайте ведомства.

Незадекларированные дроны на 6,7 млн рублей изъяли у гражданина КНР в МА «Шереметьево»

Сотрудники Шереметьевской таможни изъяли у гражданина КНР, прибывшего рейсом из Пекина, незадекларированные квадрокоптеры и электронные платы на сумму 6,7 млн рублей. Мужчина проследовал по «зеленому коридору», тем самым, заявив об отсутствии у него товаров, подлежащих письменному декларированию. «В результате досмотра багажа обнаружено 123 электронные платы и 8 квадрокоптеров», — отмечают на таможне. Пассажира пояснил, что товар попросили передать знакомые. С таможенными правилами РФ гражданин КНР не знаком. Согласно информации таможенного органа, стоимость задержанных товаров составила 6 млн 728 тысяч рублей.



БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Малайзия не удовлетворена итогами расследования катастрофы Boeing на Украине

«На данный момент мы не удовлетворены в полной мере тем, что касается доказательств: кто запустил ракету», — заявил премьер-министр Малайзии Махатхир Мохамад на полях Генеральной Ассамблеи ООН.

«Мы знаем, что это ракета российского производства, но кто запустил ее? У нас нет убежденности, чтобы признать: ракету запустила та или иная страна». «Мы примем исчерпывающие и только в полной мере обоснованные доказательства, — добавил премьер-министр. — Однако на данный момент таких доказательств не продемонстрировано». На вопрос о том, выступает ли он за проведение нового расследования, Мохамад ответил: «Расследование все еще продолжается. Мы будем работать со всеми его участниками». Напомним, Boeing 777 авиакомпании Malaysia Airlines был сбит ракетой над Донбассом 17 июля 2014 года. Все 298 человек, находившихся на борту самолета, погибли.

В России создадут единую систему мониторинга здоровья членов экипажей ВС

Законопроект о совершенствовании медицинского обеспечения полетов гражданской авиации, позволит создать единую систему мониторинга состояния здоровья членов экипажа гражданских ВС и диспетчеров УВД.

Будут разработаны порядки обязательного медицинского освидетельствования, проведения предполетного и послеполетного медосмотра членов экипажей и диспетчеров управления воздушным движением, заявила вице-премьер Татьяна Голикова на заседании Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений при Правительства России. В настоящее время многие вопросы медицинского обеспечения гражданских полетов не подпадают под действие закона «Об основах охраны здоровья граждан». Кроме того, предлагается ввести обязательное медицинское освидетельствование обучающихся по программам подготовки членов экипажей гражданской авиации.

Все рейсы турецких авиакомпаний будут сопровождать полицейские в штатском

«С сегодняшнего дня вводится распоряжение нашего ведомства, согласно которому каждый авиарейс будут сопровождать не менее двух полицейских в штатском», — рассказал представитель МВД Турции.

Соответствующее распоряжение опубликовано в официальном издании Resmî Gazete. Оно регламентирует порядок назначения «воздушных полицейских» и требования к ним. В частности, они должны иметь стаж работы в полиции не менее пяти лет. «Воздушные полицейские должны обеспечить безопасность полета в случаях, когда одно или несколько лиц пытаются взять под контроль воздушное судно в полете с угрозой насилия. Они также должны принимать соответствующие меры по защите безопасности экипажа и пассажиров, предотвращать незаконное вмешательство», — говорится в документе. Личности полицейских держатся в секрете от пассажиров. Их билеты оплачиваются авиакомпаниями.

Казахстан получил награду ICAO за высокие результаты в авиабезопасности

Как отмечает Министерство инфраструктурного развития Республики среди более чем 190 стран Казахстан впервые был номинирован на вручение сертификата по авиабезопасности от Президента Совета ICAO.

Данный Сертификат был учрежден в поддержку глобальной инициативы ICAO «No Country Left Behind» (Ни одна страна, не останется без внимания). Критерии отбора стран, для такого признания, основаны на результатах последних лет деятельности государства в области обеспечения авиабезопасности, оценку которого определяет специальная Комиссия ICAO. Учитывая достигнутый прогресс в организации обеспечения авиабезопасности, Казахстан и был отмечен высокой наградой ICAO. Следует отметить, что для получения, такого признания, предшествовала большая работа, проводимая последние годы Комитетом гражданской авиации МИИР РК в области развития авиационной безопасности.

**Парламент Нидерландов призвал изучить роль Украины в крушении рейса MH17**

В документе (опубликован на сайте парламента) депутаты отмечают, что изучение необходимо для «внесения ясности в вопрос закрытия воздушного пространства над и вокруг восточной Украины».

Предложение поддержали все четыре партии, входящие в коалиционное правительство, а также четыре крупные оппозиционные партии. Парламентарии потребовали от правительства рассмотреть варианты для проведения такого расследования и «доложить о результатах нижней палате парламента». Глава МИД страны Стеф Блок с осторожностью отреагировал на предложение изучить роли Украины в катастрофе MH17. Он обратил внимание, что задача не будет легкой, поскольку потребуются сотрудничество и с Киевом, и с Москвой. Однако в конечном счете Блок не стал возражать против изучения возможностей для рассмотрения фактов вокруг ситуации с незакрытым воздушным пространством Украины.

Полеты – ставшие судьбой

День Поминовения авиаторов в 29-й раз собрал на Новом Донском кладбище их коллег и близких



Николай Паршков, Жорж Шишкин, Олег Сторчевой, Сергей Лыков, Валерий Щёголев

Она отметила мужество и хладнокровие лётчиков, до самых последних минут старавшихся спасти прежде всего свои машины и пассажиров. Все пилоты любили свою работу и шли на неё, как на праздник, нарядные, полные сил и уверенности в себе.

Председатель Шереметьевского профсоюза лётного состава (ШПЛС) Игорь Дельдюжов напомнил, что лётный состав — это понятие масштабное, и, помимо пилотов, к нему относятся бортинженеры, штурманы, бортрадисты и, конечно, бортпроводники. Последние останутся востребованными всегда и, независимо от того, какое количество членов экипажа управляет воздушным судном, двое или четверо.

Игорь Дельдюжов призвал помнить и тех авиаторов, которые похоронены на других кладбищах и не только в Москве. Кроме того, он выразил слова поддержки тем ветеранам, которые по состоянию здоровья прийти на День Поминовения не смогли. Нередко это становится тревожным знаком. Так, например, на День Поминовения прошлого 2018 года не смог прийти Борис Кутергин, в прошлом исполнивший должность командира 211-го лётного отряда, эксплуатировавшего в Домодедовском авиапредприятии самолёты Ту-104, а позже Ил-62. В январе нынешнего года Борис Михайлович ушел из жизни.

Виталий Питиримов, штурман самолётов Ил-14, Ил-18 и Ил-62, зачитал скорбный список тех ветеранов, которые ушли из жизни в нынешнем году. К их числу добавилась Ольга Олефир, вдова штурмана самолёта Ил-62 Виктора Олефира, скончавшаяся в прошлом году. Она не пропускала ни одного Дня Поминовения. Рассказывая свою лётную биографию, бывшая бортпроводница вспоминала немало примечательных эпизодов.

Так, например, на рейсах Москва-Одесса в числе её пассажиров нередко бывал Владимир Высоцкий, ещё не получивший такой известности, которая пришла к нему в 60-70-х годах. Воспоминания связаны с тем, что однажды Володя Высоцкий (в ту пору он, конечно, был молод)... занял у Ольги Павловны три рубля. Кто тогда мог вообразить, что в будущем бедный студент станет на сцене Гамлетом и знаменитым бардом!

Скорбный ряд дополнили Юрий Андреевич Бусс, Василий Васильевич Гузенко и Владимир Федотович Ефремов, который был похоронен за 2 или 3 дня до нынешнего мероприятия. В нынеш-

нем году также упокоился ветеран 64-го (грузового) лётного отряда Владимир Мамкин. Ушли из жизни также Фёдор Терентьевич Кузнецов и Кронид Михайлович Куприянов, Владимир Васильевич Мандравин, Вениамин Валентинович Назаров, Валентин Кириллович Низов.

Васильевич Столяров. 4 января сего года скончался Александр Ильич Ульянов. Простились с небом и завершили свой земной путь Пётр Петрович Червячков, Николай Иванович Шабанов, Виктор Александрович Шароватов и Иван Васильевич Шуляков. Нынешним летом скончался ветеран 63-го лётного



Напомним и о том, что в июле нынешнего года исполнилось 40 дней со дня смерти академика Генриха Васильевича Новожилова, создававшего многие самолёты, на которых летали во все концы света ветераны. Список потерь пополнили ступление Майи Карапетян, вдовы ветерана гражданской авиации Вадим Игоревич Сажин, ветеран 235-го лётного отряда, летавший на Ил-18 и Ил-62, Владимир Константинович Степаненко, Виктор

отряда, бортинженер самолёта Ту-154 Иван Егорович Мелешенко, выполнявший полёты в Афганистан и награждённый медалью «За отвагу».

Запоминающимся стало выступление Майи Карапетян, вдовы ветерана гражданской авиации Сергея Карапетяна. Она вспоминала, как Сергей решил стать лётчиком. Будучи учеником 8-го класса, он пришёл в аэроклуб, но чле-

ны комиссии сказали ему, чтобы приходил через год — принимали только учеников не младше 9-го класса. А на следующий день Сергей принёс справку с подписью директора школы и с печатью, удостоверяющую, что он является...учеником 9-го класса. На что только не пойдёшь, если хочешь летать! Такие энтузиасты и создавали отечественную гражданскую авиацию.

Мероприятие было проведено по традиционному сценарию: митинг, завершившийся заупокойной службой, затем — траурное шествие с возложением цветов на могилы авиаторов, сопровождавшееся поминальными молитвами. В ходе шествия траурная процессия отдала дань памяти экипажам воздушных судов, погибшим в разные годы. Первым местом остановки процессии стала могила экипажа самолёта Ил-14ФМ, работавшего в Антарктиде, командиром которого был Владимир Заварзин. В январе 1979 года самолёт разбился, попав в сдвиг ветра при взлёте.

Участники шествия остановились и у могил членов экипажа самолёта Ил-12, разбившегося в Красноярском крае. Этот самолёт выполнял рейс из Иркутска в Москву и при заходе на посадку в Красноярске, предусмотренную расписанием рейса, столкнулся с горой и разрушился. Найден он был лишь летом 1955 года.

Участники траурной процессии почтили также память экипажа самолёта Ил-18, который выполнял рейс Москва-Сочи и разбился в Ростовской области 17 декабря 1961 года. Причиной катастрофы явился непроизвольный полный (40°) выпуск закрылков в полете на крейсерской скорости, что вызвало потерю продольной управляемости и устойчивости самолета с последующим его затягиванием в пикирование из-за особенностей аэродинамической компоновки.

В ходе траурного шествия отдала дань памяти и экипажу самолёта Ту-104, который разбился в аэропорту Шереметьево 25 октября 1962 года. Самолёт проходил техническое обслуживание, после чего экипаж должен был выполнить контрольный облёт. По окончании штатного разбега самолёт оторвался от ВПП и начал уходить со взлетного курса влево с прогрессирующим левым креном. На удалении 800 м от точки отрыва самолет с креном около 90° задел левой плоскостью крыла землю. Затем, пролетев еще около 200 м, он рухнул среди деревьев в лесу, после чего полностью разрушился и сгорел. Весь экипаж и 6 техников ЛЭРМ, взятых на борт, погибли. Главная причина катастрофы — невыполнение техническим составом ЛЭРМ требований Регламента технического обслуживания. Сопутствующая причина состояла в том, что конструкция деталей проводки управления Ту-104 и маркировка тросов управления не исключают возможности их неправильного монтажа на самолете.



Эта цифровая платформа упрощает взаимодействие между пассажирами и бортпроводниками, позволяет сделать перелет еще более персонализированным, а также предоставляет дополнительные экономические преимущества авиакомпании.

Connected Experience для пассажиров: технология позволит пассажирам забронировать место для своего чемодана на багажной полке или же заказать любимое питание и напитки из бортового меню еще до того, как начнется посадка или обслуживание. Технология «умных» кресел, оборудованных датчиками и сенсорами, позволит запоминать и сохранять индивидуальные настройки каждого пассажира. Данные по прошлым поездкам будут собираться в единой базе данных, что позволит креслу самому предлагать пассажиру его любимый наклон спинки или положение подголовника во время полета. Кроме того, система развлечений в полете будет предлагать пассажирам персонализированный контент, основываясь на их интересах, предпочтениях и наиболее частых запросах в Интернете.

Connected Experience для бортпроводников: информация по салону загружается на планшет, с помощью которого бортпроводники могут оперативно контролировать работу всех систем салона самолета, быть в курсе того, что происходит на борту, и, как следствие, более оперативно реагировать на запросы пассажиров. В частности, «умное кресло» будет показывать, пристегнут ли ремень без-

Окончание. Начало на с. 2

Поговори со мною, кресло!

Airbus начал испытания «умного салона» на борту самолета-лаборатории A350-900



опасности, приведена ли спинка кресла в вертикальное положение и убран ли столик. Таким образом, сокращается время на подготовку салона к посадке/взлету, а бортпроводникам не придется тревожить спящих пассажиров, накрывшихся пледом, который ранее не позволял увидеть ремень безопасности. Кроме того, «умная

кухня», которая обеспечивает обмен данными между основными элементами кухни и тележками бортпитания за счет RFID-датчиков, предоставит бортпроводникам всю необходимую информацию о количестве порций питания, месте нахождения позиций из меню на борту.

Connected Experience для авиакомпании: вся полученная

информация с рейса будет сохраняться в облачном хранилище, что позволит авиакомпаниям лучше понимать предпочтения пассажиров на разных направлениях, отслеживать работу салонного оборудования, проводить превентивное обслуживание. Это позволит оптимизировать затраты на обслуживание салонов самолетов.

Руководители аэропортов и авиакомпаний считают, что растущее число путешественников, которые ценят технологичные решения, окажет ключевое влияние на их планы по внедрению цифровых технологий в течение следующих шести лет до 2025 года. Об этом говорится в новом отчете ведущего IT-провайдера в сфере воздушного транспорта SITA, который озвучила на Всемирном авиационном фестивале в минувшую среду, 4 сентября, CEO компании Барбара Далибард.

Отчет «2025: воздушное путешествие в эпоху цифровых технологий» свидетельствует о том, что к 2025 году 68 процентов всех пассажиров станут «цифровыми путешественниками». Они ожидают, что смогут управлять своими поездками точно так же, как и остальными аспектами своей повседневной жизни — используя свои мобильные телефоны.

Этот демографический сдвиг стал причиной появления нового поколения «цифровых путешественников», которые требуют большей автоматизации и самостоятельного контроля над каждым этапом своей поездки. Так, например, они рассчитывают использовать свой мобильный телефон для доступа к спектру услуг, начиная от уведомлений о местонахождении багажа, до посадки и оплаты. Они также ожидают, что вся их поездка будет единым процессом, синхронизированным между аэропортами, авиакомпаниями, пограничным контролем и другими видами транспорта, — с момента выхода из дома до прибытия в пункт назначения.

«Следствие такого демографического сдвига — ожидание, что технологии можно использо-

Под диктовку собственного гаджета

«Цифровые авиапутешественники» определяют пассажирскую стратегию перевозок до 2025 года

вать везде, в том числе во время путешествий. К 2025 году это станет причиной больших изменений в процессе взаимодействия пассажиров с аэропортами и авиакомпаниями. Согласно опросу SITA, 83 процента аэропортов и авиакомпаний, которые являются лидерами в сфере IT, считают, что этот демографический сдвиг окажет ключевое влияние на их стратегию всех пассажирских решений к 2025 году», — комментирует CEO компании SITA Барбара Далибард (Barbara Dalibard).

Топ-менеджер считает, что этот сдвиг требует более эффективного сотрудничества между авиакомпаниями, аэропортами и другими заинтересованными сторонами, ответственными за предоставление технологичных решений. Яркий тому пример — багаж. За одну поездку он переходит из рук в руки десятки раз: между авиакомпанией, аэропортом, операторами наземного обслуживания и таможенными органами. Если данные не передаются между объектами этой цепочки правильно — багаж трудно отследить или предоставить пассажиру информацию о его местонахождении.

«Без такого сотрудничества мы не сможем обеспечить путешествие, которое бы устроило цифровых путешественников», — резюмирует Барбара Далибард.

Биометрические технологии — один из ключевых факторов, которые обеспечивают дополнительную автоматизацию и плавно связывают отдельные шаги в единое путешествие. Эта

технология уже используется в аэропортах для пограничного контроля и посадки, и ей суждено значительно вырасти как с точки зрения географического распространения, так и по функциональности. Согласно исследованию SITA, более половины IT-лидеров отрасли считают, что биометрические жетоны для путешествий станут ключевой движущей силой для будущего обслуживания пассажиров.

До настоящего времени основное внимание уделялось использованию биометрической идентификации в одном путешествии или аэропорту, но постепенно происходит смещение фокуса на обеспечение постоянной цифровой идентификации, которая может использоваться в нескольких поездках.

«Чтобы по-настоящему извлечь выгоду из биометрических технологий, мы, как отрасль, должны работать вместе. Нам нужно разработать и согласовать систему цифровой идентификации, которая не только обеспечивает пассажирам контроль над ней, но и принимается в любом аэропорту и в любой стране, так же как сегодня принимаются паспорта. Это не может быть сделано в изоляции — чтобы воплотить такую технологию в реальность, требуется высокая степень сотрудничества», — отмечает г-жа Далибард.

SITA уже сотрудничает с отраслевыми организациями, такими как IATA, ICAO и ACI, и является управляющим международным некоммерческого частного фонда «Sovrin». Его миссия — обеспе-

чить суверенную идентичность в Интернете.

Говоря о преимуществах биометрических технологий и операциях, необходимых для их поддержки, Барбара Далибард напомнила, что на сегодняшний день SITA сотрудничает почти со всеми авиалиниями и аэропортами в мире, а также поставяет решения по осуществлению пограничного контроля более чем 40 государствам. Компания находится в полной собственности у представителей индустрии, поэтому ее деятельность направлена на удовлетворение потребностей отрасли и осуществляется при активном участии стейкхолдеров. Таким образом SITA способствует продвижению принципов совместного развития и внедрения инноваций в сообществе воздушного транспорта. Данный подход позволяет индустрии достигать высокого уровня эффективности выполнения операций и гарантировать пассажирам максимальный комфорт во время путешествий.

Сегодня SITA входит в число компаний с наиболее обширным глобальным присутствием и предоставляет услуги в более чем 200 странах и регионах. Специалисты SITA обеспечивают постоянную поддержку из локальных офисов компании и более чем 1.000 аэропортов по всему миру.

В 2018 году доход SITA достиг отметки в 1.7 миллиарда долларов. Среди дочерних компаний и совместных предприятий SITA — SITAONAIR, CHAMP Cargosystems and Aviareto

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Дональд Трамп назвал большой победой решение ВТО по делу о субсидировании концерна Airbus

«В течение многих лет Европа предоставляла огромные субсидии Airbus, нанеся серьезные ущерб авиакосмической промышленности США. Наконец, после 15 лет судебных разбирательств, ВТО подтвердила: США имеют право на введение контрмер в ответ на незаконные субсидии Евросоюза», — заявил глава торгового представительства США Роберт Лайтхайзер. «У вас никогда не было побед с другими президентами», — сказал он на совместной пресс-конференции с президентом Финляндии Саули Ниинисте итогам переговоров. ВТО из-за субсидирования европейского авиастроительного концерна Airbus разрешила США ввести ответные меры по отношению к ЕС на \$7,5 млрд в год.

По решению арбитра ВТО США введут пошлины на самолеты и сельхозпродукцию из Евросоюза

Власти США намерены ввести пошлины на пассажирские самолеты и сельхозпродукцию из стран ЕС в свете решения арбитража Всемирной торговой организации (ВТО), сообщает телеканал CNBC. Пошлины на самолеты составят 10 процентов, на ряд наименований сельхозпродукции и некоторые другие товары — 25 процентов. Они вступят в силу 18 октября. Как ожидается, аппарат представителя США на торговых переговорах в течение нескольких часов опубликует полный список продукции из ЕС, на которую введут пошлины. Представители США и ЕС встретятся для проведения консультаций 14 октября. Тяжба по субсидированию государствами Евросоюза Airbus идет с 2004 года.

Россия и Китай выступили с критикой программы ICAO по сборам с авиакомпаний за выбросы CO2

«В Монреале мы сделали совместное заявление в отношении справедливости и эффективности глобального рыночного механизма для международной гражданской авиации под названием «Система компенсации и сокращения выбросов углерода (CORSIA)», а также представили на рассмотрение Ассамблеи согласованный ранее на переговорах в Пекине совместный рабочий документ под названием «Перспективы относительно справедливого и объективного варианта внедрения CORSIA», — заявил глава российской делегации, заместитель министра транспорта России Александр Юрчик. Замминистра добавил, что «российско-китайскую инициативу также поддержала Индия».

За последние 12 месяцев компания Airbus подверглась четырем крупным кибератакам.

Согласно информации Reuters, хакеры действовали через сети французской консалтинговой компании Expleo, производителя двигателя для авиации Rolls-Royce и двух неустановленных французских подрядчиков. Злоумышленники искали информацию о двигателях для военнотранспортного самолета A400M и рейсового авиалайнера A350. Атака на Expleo была раскрыта еще в конце 2018 года. Хакеры получили доступ к VPN, через которую осуществлялась связь между Expleo и Airbus. Источники агентства считают, что за кибератаками мог стоять Китай. France Presse не уточняет, повлияли ли атаки на деятельность компании и вызвали ли они нарушение безопасности данных.

Condor Airlines получила государственный кредит на 380 млн евро после банкротства Thomas Cook

«Федеральное правительство и земля Гессен хотят помочь авиакомпании Condor продолжить полеты после банкротства материнской компании Thomas Cook, поэтому они готовы предоставить перевозчику кредит на сумму 380 млн евро на полгода. Предполагается, что деньги обеспечат авиакомпании полную финансовую свободу и возможность автономной работы», — пишет газета Die Zeit. Как отмечает издание, обанкротившемуся туроператору необходимы новые владельцы. Авиакомпания уже ведет переговоры с потенциальными покупателями. Однако, в первую очередь, Еврокомиссия должна убедиться в том, что Германия сама в состоянии спасти перевозчика.

Россия выступила против членства Тайваня в ICAO без согласования этого статуса с КНР

Ранее в СМИ появилась информация, что Тайвань желает участвовать в деятельности Международной организации гражданской авиации (ICAO). «Мы обратили внимание на эту публикацию. Наша позиция по тайваньскому вопросу зафиксирована в российско-китайском договоре о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве... Российская сторона признает, что в мире существует только один Китай, правительство Китайской Народной Республики является единственным законным правительством, представляющим весь Китай, а Тайвань является неотъемлемой частью Китая», — заявила на брифинге официальный представитель МИД РФ Мария Захарова.

Airbus открыл новую линию структурной сборки секций самолетов семейства A320 в Гамбурге

Важную роль в работе новой производственной площадки играют цифровые технологии и автоматизированное производство. В частности, на линии работают 20 роботов, здесь применена новая концепция промышленной логистики, система автоматизированного лазерного позиционирования секций, обеспечивающая точность выполнения работ до 0,2 мм, а также цифровая система сбора данных, позволяющая отслеживать все этапы производственного процесса в режиме реального времени. «Расширенное использование автоматизации позволит повысить эффективность производства, сохраняя при этом высокое качество сборки», — отметил Майкл Шельхорн, исполнительный директор Airbus.



Полеты – ставшие судьбой

День Поминовения авиаторов в 29-й раз собрал на Новом Донском кладбище их коллег и близких



Один из пилотов, похороненных на Новом Донском кладбище, имел авиационную фамилию, как у основателя высшего пилотажа в России и автора «мёртвой петли» — Нестеров, звали же его Николай Александрович. Он погиб в катастрофе самолёта Ту-104 4 июня 1962 года в Болгарии, в районе аэропорта София. Самолёт заходил на посадку на одном двигателе (второй вышел из строя) в сложных метеословиях и при неработающем РЛС на земле. Находясь в облаках, он столкнулся с горой. Весь экипаж погиб. Пассажиры на борту не было — рейс был грузовым.

В некрополе Нового Донского кладбища находится и могила экипажа самолёта Ли-2, разбившегося 25 марта 1966 года в районе аэродрома Раменское. Самолёт принадлежал УТО-22, находящегося в аэропорту Быково, откуда и стартовал роковой полёт. Полёт продолжался 1 час 11 минут: в 15.48 произведён взлёт, а в 16.59 экипаж перестал отвечать на вызовы. Самолёт был найден разрушившимся и сгоревшим в 12 километрах от Раменского. Наиболее вероятная причина — недостаточная устойчивость конструкции концевой обтекателя левой отъёмной части крыла. Внезапное падение самолета в зону турбулентности создало разрушающую нагрузку и произошло разрушение концевой обтекателя. В результате самолет потерял управление. Подобные случаи имели место и

Окончание. Начало на с. 2, 10

раньше, последний произошёл в 1965 году в Красноярском УГА.

Ряд захоронений авиационного некрополя напоминает о катастрофе самолёта Ил-18 4 апреля 1967 года. Этот самолёт принадлежал 235-му авиатюю и выполнял рейс из Красноярска в аэропорт Домодедово, где совершил посадку в 2.22 ночи. Экипаж должен был перебраться самолёт во Внуково и с этой целью в 3.26 произвёл взлёт. Минуту спустя командир экипажа сделал доклад, оборвавшийся на полуслове, а ещё через минуту самолёт столкнулся с землёй, находясь в 2-х километрах правее оси ВПП и в 3-х километрах от её конца. Истинная причина катастрофы не установлена. Исследования двигателей показали, что они были исправны.

Традиционным местом завершения шествия является захоронение экипажа самолёта Ту-104, командиром которого был ветеран Великой Отечественной войны Гарольд Кузнецов. О его подвиге на страницах нашего издания было рассказано ранее. Но мы отметим главное его значение: смотря в лицо смерти, Гарольд Дмитриевич до последнего мига передавал на землю все параметры поведения падающей машины и, тем самым, спас программу Ту-104, да и многих будущих пассажиров — с воздушными судами этого типа катастроф по причине «подхвата» в дальнейшем не было. Примечательным стало и то, что А.Н. Туполев, известный своей заносчивостью и нежеланием признавать

свои ошибки, под впечатлением подвига Гарольда Кузнецова и его товарищей «склонил бодливые рога» и признал необходимость доработать Ту-104, чего прежде не был намерен делать.

Говоря о значении проведенного Дня Поминовения, следует отметить главное: память об ушедших из жизни авиаторах жива. А значит — живы и знания, которые они добывали, рискуя жизнями, и которые унаследовали их преемники. А помимо знаний они завещали им радость полёта и чувство неба. Сегодня в эпоху инноваций и автоматизации главное — чтобы пилоты не стали «кнопкодавами». Так нынешний генеральный директор аэропорта Горно-Алтайск и известный энтузиаст АОН Сергей Круглов называет многих современных пилотов, поверхностно познавших принципы летательных аппаратов тяжелее воздуха, но не постигших их сущность.

Сегодня существует множество инструментов для повышения уровня безопасности полётов. Но они будут действительны лишь когда мы будем помнить о достижениях старшего поколения и знать преподанные ими уроки. Чтобы оценить плату за их незнание, достаточно просто прийти в один из выходов на Новое Донское кладбище столицы, пройти по его аллеям и почтительно надписи на гранитных обелисках.

Предадим забвению прошлое — лишимся будущего. В авиации это бывает только безвозвратно.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ



СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Суд в Москве арестовал четверых фигурантов уголовного дела о хищении 250 млн в Аэрофлоте

Басманный суд Москвы заключил под стражу заместителя генерального директора «Аэрофлота» Владимира Александрова, адвокатов Дину Кибец и Александра Сливко, а также Татьяну Давыдову по обвинению в хищении 250 млн рублей при оказании фиктивной юридической помощи. «Судом удовлетворены ходатайства об избрании Александрову, Кибец, Сливко и Давыдовой меры пресечения в виде содержания под стражей», — сообщила пресс-секретарь суда Юнона Царева. Всем фигурантам предъявлено обвинение по ч. 4 ст. 159 («мошенничество в особо крупном размере») УК РФ. Любопытно, что сам Владимир Александров ранее он служил в Следственном комитете России.

ГТЛК выдвинула еще два иска в отношении «ИрАэро» о взыскании свыше 700 млн рублей

Первый иск, в котором ГТЛК требует взыскать задолженность 481,6 млн рублей, был подан 23 августа и 9 сентября принят к производству. Предварительное заседание по делу назначено на 23 октября. 11 сентября был подан второй иск — на 229 млн рублей. По нему заседание пройдет 4 декабря. Об этом сообщается в картотеке арбитражных дел. Отметим, что ранее еще по двум искам между компаниями были заключены мировые соглашения: в первой половине 2018 года ГТЛК подала два иска к «ИрАэро» на 212,9 млн рублей и 282,5 млн рублей соответственно. В настоящее время в производстве суда от ГТЛК к «ИрАэро» находится четыре заявления на общую сумму более 1 млрд рублей.

МА «Шереметьево» выплатил 4 млн рублей компенсации за загрязнение реки Клязьма

«В июне прошла плановая проверка «Шереметьево». Было выявлено 12 нарушений природоохранного законодательства, проведен отбор проб сточных и природных вод. В итоге установлено превышение нормативов по нефтепродуктам, фенолам, взвешенным веществам, этиленгликолю, иону аммония и железу. «Шереметьево» выдано предписание об устранении нарушений и выписаны штрафы на сумму 446 тысяч рублей», — рассказала глава Росприроднадзора Светлана Радионова. По ее словам, в 2020 году служба приступит к проверкам деятельности других аэропортов. «Наша служба проведет 10 проверок, территориальные органы — еще 21 проверку», — отметила Радионова.

В Якутии возбудили уголовное дело против коммерческой службы «Полярных авиалиний»

«Правоохранительными органами возбуждено уголовное дело в отношении коммерческой службы авиакомпании и, в частности, персонально против ее руководителя. Последний подозревается в злоупотреблении своими должностными полномочиями», — говорится в сообщении Следственного управления СК России. Статья 285 УК РФ («Злоупотребление должностными полномочиями») предусматривает максимальное наказание в виде 10 лет лишения свободы. Как уточняется, проверка касается материалов 2017 года. Авиакомпания предоставляет необходимые документы для проведения расследования. В настоящее время этот руководитель отстранен от занимаемой должности.

Предъявлено обвинение командиру сгоревшего в МА «Шереметьево» SSJ 100 Денису Евдокимову

«Расследование продолжается. Следственный комитет предъявил обвинения Денису Евдокимову — командиру самолета SSJ 100, сгоревшего после аварийной посадки в Шереметьево 5 мая 2019 года», — сообщил представитель авиакомпании «Аэрофлот», выполнявшей данный рейс. Евдокимову вменяют нарушение правил безопасности движения и эксплуатации судна воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц. Защита Евдокимова попросила провести экспертизу конструкции узла крепления шасси и материалов салона ВС на горючесть. Кроме этого запланирована проверка электро-дистанционных систем управления самолетом.

Дебошир, ударивший бортпроводника компании «Победа», приговорён к двум годам колонии

Волеющий случай произошёл на рейсе DP105 Москва-Ростов. Во время набора высоты Тулупов А.А. стал ходить по салону, оскорбляя членов экипажа и пассажиров. Дебошир зашёл в туалетную комнату и закурил, пренебрегая законными требованиями экипажа и создавая угрозу безопасности полёта, а затем ударил бортпроводника. Дебошира связали ремнями безопасности до окончания полёта и передали полиции в аэропорту Ростова-на-Дону. В результате вылет обратного рейса в Москву был задержан на 60 минут. Аксайский районный суд Ростовской области приговорил дебошира к наказанию в виде 2 лет и 1 месяца лишения свободы с отбыванием в колонии общего режима.

«Трансаэро» подала еще один иск к соавтору своего антикризисного плана на 6 млн рублей

Конкурсный управляющий «Трансаэро» подал иск о взыскании с ООО «Мак-Кинзи и компания СиАйЭс», которое ранее выступало соавтором антикризисного плана авиаперевозчика, 6,1 миллиона рублей процентов за пользование чужими денежными средствами. В сентябре Арбитражный суд Северо-Западного округа оставил без изменения решение о взыскании с «Мак-Кинзи и компания СиАйЭс» 20,8 миллиона рублей в пользу авиакомпании. Также суд постановил применить последствия признания сделки недействительной в виде взыскания с «Мак-Кинзи и компания СиАйЭс» в конкурсную массу авиаперевозчика 20,8 миллиона рублей.

На авиационной обработке полей волгоградский коммерсант утаил более 16 млн рублей налогов

Дзержинский районный суд Волгограда рассмотрит дело об уклонении уплаты налогов в особо крупном размере. В преступлении подозревается руководитель коммерческой организации, заключивший договоры на услуги по авиационной обработке сельхозполей с подставными фирмами. Мошенническая схема позволила мужчине утаить более 16 млн рублей налогов. Об этом сообщает Следственное управление Следственного комитета Российской Федерации по Волгоградской области. На стадии расследования свою вину обвиняемый полностью признал, однако в последствии отказался от своих показаний. За содеянное коммерсанту грозит лишение свободы на срок до шести лет.

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ПОДПИСНОЙ КУПОН
на газету «Воздушный транспорт»
гражданской авиации

На номера	Январь _____	Февраль _____	Март _____
	Апрель _____	Май _____	Июнь _____
	Июль _____	Август _____	Сентябрь _____
	Октябрь _____	Ноябрь _____	Декабрь _____

Количество экземпляров каждого номера _____
Ф.И.О. _____

Организация _____

Юридический адрес _____

ИНН _____ КПП _____

Адрес для доставки с указанием почтового индекса _____

Телефон _____ Факс _____

Подписку можно оформить
в любом почтовом отделении.

Наши индексы:

82220 — в «Объединенном каталоге

«Пресса России»;

П3187 — в каталоге ФГУП «Почта России»

а также интернет-подписка: <https://podpiska.pochta.ru/>
на I полугодие 2020 года — **4392 руб**

Адресная (редакционная) подписка позволяет подписаться
на еженедельник «Воздушный транспорт» с любого месяца
и на любой срок, независимо от сроков и порядка
проведения почтовой подписной кампании.

Издание вы будете гарантированно получать
бандеролью непосредственно
из редакции сразу после выхода очередного номера из печати.

Для оформления заказа заполните
подписной купон и отправьте его в отдел распространения
по факсу: (495) 953-34-89.

Стоимость редакционной адресной подписки
на II полугодие 2019 года — **4272 руб.**

Редакция: (495) 953-34-89